DIE

STELLUNG CHINAS IM WELTHANDEL

IM JAHRE 1900

INAUGURAL-DISSERTATION

VERFASST UND DER

HOHEN PHILOSOPHISCHEN FACULTÄT

DER

KGL. BAYER. JULIUS-MAXIMILIANS-UNIVERSITÄT WÜRZBURG

ZUR

ERLANGUNG DER DOCTORWÜRDE

VORGELEGT

AM 21. MÄRZ 1901

VON

PAUL NEUBAUR.

AUS

LISSA, PROVINZ POSEN.

ACAD
LUGD BAT
BIBL.

BERLIN

BUCHDRUCKEREI DEUTSCHER VERLAG (Ges. m. b. H.)

SW, KÖNIGGRATZER STRASSE 41/42

1901.

Herrn Professor Dr. Fr. Regel

in Verehrung

zugeeignet.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41549806_0278

Die politische Entwickelung des ostasiatischen Handelsgebiets bietet in der Gegenwart so ausserordentlich wichtige Vorgänge, dass die Wissenschaft sich denselben gegenüber nicht passiv verhalten darf. Wenn bei der Aufschliessung jenes Gebiets im wesentlichen der Handel die Wege für die Wissenschaft geebnet hat, wenn er einen Vorläufer dafür abgab, dass — abgesehen von der Thätigkeit wissenschaftlich gebildeter Missionare — Forschungsreisende das riesige Gebiet des Chinesischen Reichs zum Felde ihrer Thätigkeit erwählten, so wird die Zukunft von der Wissenschaft verlangen, dass sie Auskunft zu geben vermag über das ostasiatische Handelsgebiet nicht nur mit Rücksicht auf dessen rein geographische, politische oder sociale Verhältnisse, sondern auch insbesondere mit Bezug auf seine handelsgeographische Bedeutung und Lage.

Die letzten Jahre haben in der Umgestaltung jenes Gebiets so weitgreifende Veränderungen hervorgebracht, dass in einer Darstellung des ostasiatischen Handelsgebiets in der Gegenwart die geschichtlichen Ereignisse der neuesten Zeit mit der rein handelspolitischen Bedeutung der einzelnen Gebietsteile sich auf das innigste vermengen.

Die hier vorliegende Arbeit stellt es sich zur Aufgabe, das chinesische Handelsgebiet vom handelsgeographischen Gesichtspunkte des abendländisch-chinesischen Verkehrs zu betrachten und die Bedeutung seiner Hauptteile zugleich unter dem Gesichtspunkt der Entwickelungsfähigkeit derselben darzustellen. Die gemachten Ausführungen ruhen auf eigener Anschauung, welche der Verfasser durch die Berücksichtigung aller erreichbaren Quellen, ferner der periodisch-statistischen Veröffentlichungen des Chinesischen Reiches sowie der mit China im Handelsverkehr stehenden Kulturstaaten entweder zu stützen oder kritisch durchzusieben versucht hat.

Um Weitläufigkeiten im Haupttexte zu vermeiden, sind Ausführungen über Einzelheiten des Verkehrs, welche zur allgemeinen Kenntnis notwendig oder nützlich sind, in Anmerkungen verwiesen.

Die Gruppierung des Stoffes ergiebt sich demnach wie folgt:

Eine historisch-geographische Einführung soll über die im Verkehr mit dem Auslande geöffneten chinesischen Häfen sowie über die Modalitäten des Verkehrs, wie dieselben aus den Verträgen Chinas mit auswärtigen Mächten sich ergeben, Aufschluss geben.

Der erste Teil der Arbeit umfasst die Gruppierung und Bedeutung der Vertragshäfen, von denen einzelne ein bestimmtes grosses Handelsgebiet für sich allein beherrschen.

Der zweite Teil behandelt die Bedeutung des Yang tse kiang als Aufschlussader des chinesischen Innern.

Der dritte Teil beschäftigt sich mit der Bedeutung des deutschen Schutzgebietes Kiautschou.

Die geschichtliche Entwickelung des modernen chinesisch-abendländischen Verkehrs, insbesondere des See-Verkehrs beginnt erst mit dem Jahre 1842. Alle früheren Versuche europäischer Mächte, mit China in einen dauernden Verkehr zu treten, sind entweder ganz an der Oberfläche geblieben oder aber solchen Beschränkungen seitens Chinas unterworfen worden, dass von einem Handelsverkehr in modernem Sinne nicht gesprochen werden kann.

Die erste Berührung Chinas durch Europäer zum Zwecke der Anknüpfung von Handelsverbindungen auf dem Seewege fand im Jahre 1516 durch die Portugiesen statt, welche von der Halbinsel Malaka aus nach Südchina (Kanton) kamen. Der Versuch ist im Sande verlaufen und hat als praktisches Resultat lediglich die Besetzung von Macao durch die Portugiesen gezeitigt. Macao ist heute noch in portugiesischem Besitz, aber in den Händen der Portugiesen ohne alle praktische Bedeutung.

In umfangreicherem Masse ist der europäisch-chinesische Verkehr eingeleitet worden durch die Englisch-ostindische Company im Jahre 1680. Die Company verstand es, sich für diesen Handel in ähnlicher Weise wie für den Verkehr mit Indien ein Monopol zu verschaffen, und hat dieses Monopol 154 Jahre — bis zum Jahre 1834 — ausgenutzt. Der Handelsverkehr selbst fand jedoch nur mit Kanton statt, und auch dort nur mit einer Klasse von Kaufleuten, welche von der chinesischen Staatsregierung für diesen europäischen Verkehr besonders privilegiert wurden, die sogenannten Hong-Kaufleute[1]) (Co-Hong.)

Nach dem Erlöschen dieses Monopols der Englisch-ostindischen Company begann der Handel

einen grösseren Umfang anzunehmen, blieb aber immer noch auf Kanton beschränkt.

Die Einengung, welche der Verkehr hierdurch ebensowohl wie durch die Beschränkung auf eine bestimmte Gilde erfuhr, verhinderte jeden grösseren Aufschwung rücksichtlich der Ein- und Ausfuhr-Artikel. Die Einfuhr beschränkte sich im wesentlichen auf Opium, neben welchem alle anderen Einfuhrartikel fast vollkommen verschwanden, die Ausfuhr auf Seide und Kuriositäten.

Der Opiumhandel hat den äusseren Anstoss dazu gegeben, dass China dem europäischen Verkehr in grösserem Masse geöffnet worden ist. Die furchtbaren Verheerungen, welche das Opium unter der chinesischen Bevölkerung anzurichten begann, konnten weder den chinesischen Behörden noch den Einsichtigen im Volke selbst verborgen bleiben. Die Folge war schliesslich der bekannte Aufstand in Kanton im Jahre 1839, in welchem die ansässigen Europäer vertrieben oder ermordet und das ganze vorhandene Lager an Opium vernichtet wurde.

Diese Revolte nahm England zum Ausgangspunkt des unter dem Namen Opium-Krieg bekannten Feldzuges gegen China, welcher im Jahre 1842 seinen Abschluss im Vertrage von Nan king fand.

Auf diesem Vertrage von Nan king basiert, wie bereits angedeutet, die ganze neuere Ära der Erschliessung Chinas für den abendländischen Verkehr. Die Hauptbestimmungen des Vertrages sind die folgenden:

Zunächst wurde an England die den Eingang zum Kanton-Fluss beherrschende Insel Hong kong abgetreten, „damit England einen sicheren Lagerplatz für seine Waren im Verkehr mit China be-

sitze". In Wirklichkeit ist Hong kong, wie später zu beschreiben sein wird, der wichtigste Durchgangspunkt für den gesamten ostasiatischen Handel geworden und bildet gleichzeitig einen wesentlichen Stützpunkt für die englischen Seestreitkräfte im Osten [2]).

Die Hauptbestimmung des Nang king-Vertrags ist die Öffnung einer Anzahl von Häfen für den europäischen Verkehr, d. h. zunächst für britische Unterthanen, nämlich der Häfen Kanton, Amoy, Fuh chau, Ning po und Shang hai.

Gleichzeitig mit dieser Öffnung der Häfen und der Erlaubnis zur Niederlassung britischer Unterthanen wurde die Beschränkung aufgehoben, nach welcher der Handel nur mit den Hong-Kaufleuten stattfinden durfte. Ferner erlangte England das Recht, in den betreffenden Häfen Konsuln mit Konsular-Gerichtsbarkeit anzustellen, endlich wurde die Errichtung eines chinesischen See-Zollamtes stipuliert und einige grundlegende Modalitäten für die Erhebung der Seezölle festgelegt.

Die Vorteile, welche durch den Vertrag von Nang king zunächt für England stipuliert waren, wurden de facto auch von Angehörigen anderer europäischer Nationen bezw. von den Amerikanern ausgenutzt, so dass von hierab die Eröffnung des abendländisch-chinesischen Verkehrs zu datieren ist.

Die zweite Etappe bilden die Verträge von Tientsin vom Jahre 1858. Hier erschienen bereits England, Frankreich und Amerika als vertragsschliessende Mächte, denen sich der deutsche Zollverein unter der Führung Preussens kurze Zeit darauf anschliesst.

Der englisch-chinesische Vertrag von Tientsin vom Jahre 1858, ratificiert Peking 24. Oktober 1860, enthält abermals ganz ausserordentlich wichtige

Bestimmungen handelspolitischer Natur, gleichzeitig aber greift der Vertrag auf das rein politische Gebiet über. Zum ersten Male wird hier stipuliert, dass England einen Gesandten in China, China einen Gesandten in London beglaubigen soll. Im übrigen wird der Vertrag von Nang king bestätigt und dahin erweitert, dass eine Anzahl weiterer Häfen sowie die ungeheure Verkehrsader nach dem Innern Chinas, der Yang tse kiang, für den Verkehr geöffnet werden. Die neugeöffneten Häfen sind: Niuchwang, Chefu, Taiwan (Formosa), Swatau und Kiung chau (Hainan). Der Yang tse kiang soll für englische Handelsschiffe zunächst bis Kiu kiang offen sein; wenn es den englischen Schiffen gelingt, bis Han kau (600 engl. Meilen von der Küste) vorzudringen, so soll auch dieser Hafen für den Verkehr offen sein, ausserdem ein dritter Hafen zwischen Kiu kiang und Han kau.

Konsuln und Vice-Konsuln in den offenen Häfen, Missionare und die chinesischen Christen werden dem Schutze der Behörden anvertraut. Die Konsular-Gerichtsbarkeit, das Seerecht und das Schuldwesen in den Vertragshäfen wird geregelt; für das Zollwesen wird ein Tarif aufgestellt, unterzeichnet Shang hai 1858; über die Zollsätze wird bestimmt, dass dieselben in zehnjährigem Turnus revidiert werden und immer sechs Monate vor Ablauf dieser Zeit kündbar sein sollen. Englische Kriegsschiffe sollen zum Zwecke der Kohlen- und Proviantübernahme sowie zu Reparaturzwecken ohne besondere Erlaubnis alle chinesischen Häfen anlaufen dürfen; endlich enthält der Vertrag die Meistbegünstigungsklausel, wonach englische Unterthanen auch ohne besondere Abmachung Anteil haben sollen an allen Vergünstigungen, welche früher oder später an Unterthanen anderer Staaten verliehen werden.

Auf derselben Basis und fast gleichlautend mit dem englischen Vertrage ist der französisch-chinesische Vertrag im Jahre 1858 abgeschlossen, ratificiert Peking 25. Oktober 1860. Ausser den im englischen Vertrage stipulierten Häfen eröffnet der französische Vertrag noch Tamsui (Formosa) und Nan king, welches letztere nach der Wiedereroberung von den Taiping-Rebellen offen sein soll. Der amerikanisch-chinesische Vertrag, (1858) ratificiert 16. August 1859, entspricht den beiden vorgenannten.

Diese Verträge finden eine Ergänzung in den sogenannten Konventionen zwischen England bezw. Frankreich und China vom Jahre 1860. Ursache für diese Konventionen bot die Belästigung der Gesandten beider Staaten, welche im Jahre 1859 in Tientsin ankamen, um nach Peking zu reisen und dort die Ratification der Verträge von 1858 zu vollziehen. Die Konventionen enthalten die wichtige Bestimmung, dass die Gesandten in Peking selbst residieren sollen, ferner die Erlaubnis für die Auswanderung von Chinesen.[3]) Endlich wird der Hafen von Tientsin den bisherigen Vertragshäfen hinzugefügt.

England gewinnt für sich als sehr wesentliche Konzession, dass seitens Chinas gegenüber der Insel Hong kong auf dem Festlande ein Teil des Orts Kow loon von China an England abgetreten wird.[4])

Der bereits flüchtig erwähnte Vertrag zwischen China und dem Deutschen Zollverein, abgeschlossen durch den preussischen Gesandten Grafen Eulenburg am 2. September 1861, ratificiert in Shang hai am 14. Januar 1863 ruht auf der Basis der Tientsin-Verträge Englands und Frankreichs sowie Amerikas, nennt sämtliche in den einzelnen Verträgen bereits

aufgeführte Häfen, enthält die Meistbegünstigungsklausel, sieht die Errichtung einer Gesandtschaft (5 Jahre nach Abschluss des Vertrages) in Peking vor und giebt den Hansa-Städten das Recht, besondere Konsuln zu ernennen.[5])

Ein Zusatzvertrag zum Vertrage von 1858 zwischen Amerika und China, abgeschlossen 1868, ratificiert 1869, regelt die Neutralitätsfrage der amerikanischen Ansiedelungen im Falle eines Krieges zwischen Amerika und irgend einer anderen Macht. Die Ansiedelungen der Amerikaner in China sollen in diesem Falle als neutrale Gebiete angesehen werden; China erhält das Recht, Konsuln in den Vereinigten Staaten anzustellen: Amerika wird die Meistbegünstigungsklausel gewährt; China giebt die Auswanderung frei. In einem besonders merkwürdigen Paragraphen betont die amerikanische Regierung: es sei das Wesen amerikanischer Politik, sich nicht in die Angelegenheiten anderer zu mischen. Dieser Grundsatz solle auch China gegenüber streng befolgt werden, „insbesondere will Amerika jede Einmischung in den Bau von Eisenbahnen, Telegraphen und ähnlichen Dingen in China vermeiden. Wenn China solche Einrichtungen treffen will, sind die Vereinigten Staaten bereit, auf Wunsch der chinesischen Regierung Ingenieure dazu zu stellen!“

Die bis hierher aufgeführten Verträge lassen bereits erkennen, dass es sich fast in jedem einzelnen Falle um ein gewaltsames Vorgehen europäischer Mächte handelt, ein Vorgehen, welches allerdings seine Ursache darin suchte und fand, dass China nach wie vor gegen ein Eindringen der Fremden sich ablehnend verhielt und dass diese ablehnende Haltung meist in blutigen Auftritten, in Ermordungen von Kaufleuten und Missionaren, in der Vernichtung von europäischem

Privateigentum zu Tage trat. Die gesamten englischen und französischen Verträge ruhen ausschliesslich auf solchen Ursachen, und sind der Abschluss von mehr oder weniger blutigen Kriegen zwischen den genannten Nationen und China. Die Verträge Amerikas und Deutschlands bis zu dem gedachten Zeitpunkt haben keine kriegerischen Ursachen, sondern sind politische Folgezustände des Vorgehens der anderen europäischen Nationen.

Auch für die Folgezeit bilden chinesische Revolten gegen die Fremden oder aber Kriege die Ursachen zum Abschluss neuer Verträge und zum weiteren Eindringen der Abendländer in das Chinesische Reich. Dass hierbei insbesondere seitens Englands ein durchaus systematisches Vorgehen beobachtet wurde, ergiebt sich schon aus der geographischen Lage der bis 1861 eröffneten Vertragshäfen, welche eine fortlaufende Kette von der Südwest-Grenze (Hainan) bis zur Nordost-Ecke (Grenze gegen Korea) darstellen und in denen der englische Handel auf dem Yang tse kiang bereits in das Innere Chinas vordringt.

Den nächsten Schritt, der übrigens in die Neuzeit hineingreift, bildet die Konvention von Chefu zwischen England und China, abgeschlossen am 13. September 1876, während die Ratifikation erst am 6. Mai 1886 in London ausgetauscht wurde. Der Vertrag zerfällt in drei Teile, von denen zwei von ganz hervorragender handelspolitischer Wichtigkeit sind. Die Ursache zur Chefu-Konvention bildet der sogenannte Margary-Fall, die Ermordung von Engländern in der Provinz Yünnan, wohin dieselben von Birma aus vorgedrungen waren.

Es ist immerhin interessant, festzustellen, dass nunmehr England nicht nur auf dem Seewege, sondern auch auf dem Landwege und zwar von

Westen her Eingang in den Koloss des Chinesischen Reiches zu gewinnen sucht. Der erste Abschnitt der Chefu-Konvention bestimmt nämlich, dass China eine Proklamation wegen des Margary-Falles in der Provinz Yünnan überall verbreiten soll und dass es England frei stehen soll, innerhalb zwei Jahren vom Abschluss der Konvention ab Beamte nach Yünnan hineinzusenden, um sich zu überzeugen, ob die Proklamation angeschlagen ist.

Selbstverständlich ist der eigentliche Grund der Aussendung der Beamten ein Studium des Landes. Noch klarer wird die Absicht durch die Bestimmung der Konvention, wonach englische Beamte sich während einer Zeitdauer von fünf Jahren vom 1. Januar 1877 ab in Ta li fu (auf chinesischem Gebiet an der Grenze von Birma) sollen aufhalten dürfen, um den Handel zu studieren. Eine indische Mission soll jederzeit nach Yünnan dürfen, und in einem Separat-Artikel wird noch bestimmt, dass England ermächtigt ist, eine Studien-Expedition zu entsenden entweder von Peking aus durch Kansu und Koko nor oder durch die Provinz Szechuen über Thibet nach Indien oder umgekehrt.

Bei dieser Gelegenheit wird im Abschnitt 3 der Konvention gleich eine Anzahl anderer handelspolitischer Vorteile von China herausgeschlagen: nämlich die Öffnung der Häfen Jchang (am Yang tse kiang 800 englische Meilen von Shang hai), Wu hu (oberhalb Nan king am Yang tse kiang), Wen chau (an der Ostküste 28° nördlicher Breite) und Pak hoi (Südchina in der Nähe der Grenze von Tong king). Ferner wird der Yang tse kiang noch etwas weiter aufgeschlossen durch eine Bestimmung der Konvention, wonach in Chung king (mehr als 1200 englische Meilen flussaufwärts am

Yang tse kiang) ein englischer Beamter wohnen darf, „um den Handel mit Szechuen zu beobachten". Kaufleute sollen in Chung king so lange nicht residieren dürfen, als der Ort nicht durch Dampfer erreicht wird. Über diesen Punkt der Konvention ist, um dies hier gleich einzufügen, später eine Meinungsdifferenz entstanden, welche am 31. März 1890 durch einen Zusatzartikel zur Chefu-Konvention, bekannt unter dem Namen Chung king-Übereinkommen, beigelegt wurde. Dieses Übereinkommen bestimmt, dass Chung king fortab als Vertragshafen betrachtet werden soll. Englischen Unterthanen soll es frei stehen (da Chung king durch Dampfer vorläufig nicht erreicht werden kann) chinesische Fahrzeuge zu chartern oder Dschunken bauen zu lassen, mittels deren der Verkehr zwischen Jchang und Chungking versehen wird. Ware, welche mit solchen Schiffen befördert wird, soll ebenso betrachtet werden wie Dampferfracht. Für Dampferverkehr, ohne dass damit die Ansiedelung europäischer Kaufleute gestattet wird, sollen am Yang tse kiang ferner offen sein die Häfen Ta tung und Ngan ching (Provinz Anhui), Ho kou (Provinz Kiang si), Wu sueh, Luchi kou und Shashi (Provinz Hu kwang).

In jedem Vertragshafen, der jetzt oder später dem Verkehr geöffnet wird, soll, wo dies nicht schon geschehen ist, der englische Konsul mit den Konsuln der anderen Mächte auf deren Wunsch zusammen oder aber allein ein Settlement, d. h. einen Platz zur Ansiedelung der europäischen Kaufleute, aussuchen und mit den chinesischen Beamten vereinbaren.[6])

Der oben als weniger wesentlich bezeichnete zweite Abschnitt der Konvention befasst sich mit der Regelung des diplomatischen Verkehrs und

einiger Punkte im Justizwesen. Ein Zusatzartikel zur Konvention vom 13. September 1876, unterzeichnet London 18. Juli 1885 betrifft den Opiumhandel, der im Rahmen dieser Arbeit nicht besonders berührt werden soll. —

Der erste Vertrag, welchen das Deutsche Reich mit China abschliesst und zwar unter besonderen handelspolitischen Gesichtspunkten, datiert vom 31. März 1880, ratificiert am 16. September 1881. Es ist im wesentlichen ein Schiffahrtsvertrag auf Grundlage der bereits bestehenden englischen und französischen Schiffahrtsverträge mit China. Derselbe enthält aber doch einige sehr wichtige Punkte, welche bereits auf die Eröffnung der deutschen Reichspostlinien (in Fahrt gesetzt wurde die Reichspostlinie im Juli 1886) hinzielt. In dem Vertrage wird stipuliert, dass zu den bereits geöffneten Vertragshäfen Woosong hinzukommen soll.[7])

Der Vertrag bestimmt nun, dass Deutschland berechtigt sein soll, in Woosong Landungsbrücken, Kauf- und Lagerhäuser zu errichten und eventuell auch Trockendocks einzurichten. Er bestimmt ferner, dass alle deutschen Dockmaterialien zollfrei eingeführt werden sollen, und schlägt in den Specialbestimmungen vor, zunächst in Shang hai den Versuch mit Zollspeichern (zollfreie Niederlagen) zu machen.

Um die chronologische Reihenfolge einigermassen festzuhalten, müssen hier zwei Verträge zwischen Amerika und China Platz finden, welche beide eine Ergänzung zu dem bereits erwähnten Vertrage von 1868 bilden. Die Verträge beziehen sich hauptsächlich auf die Auswanderung der Chinesen, welche in dem erstgenannten Vertrage von Amerika angestrebt wurde, und welche be-

kanntlich sehr schnell solche Dimensionen annahm, dass Amerika nunmehr gegen die Einwanderung von Chinesen Einspruch erhebt. Ein Vertrag vom 7. September 1880 hebt zwar die Einwanderung der Chinesen noch nicht gänzlich auf, setzt aber erhebliche Beschränkungen fest, welche indessen nur auf chinesische Arbeiter (Kulis) Anwendung finden sollen. Die Ergänzung zu diesem Vertrage bildet ein Abkommen vom 9. Dezember 1894, in welchem die Chinesen-Einwanderung für 10 Jahre überhaupt verboten wird.

In dem erstgenannten Vertrage findet sich als von handelspolitischer Bedeutung die Bestimmung, dass Amerika und China sich gegenseitig verpflichten, in keiner Weise und auf keinem Wege in den beiderseitigen Gebieten Opiumhandel zu betreiben. Andere Bestimmungen, welche die Schiffahrt angehen, ruhen auf der Grundlage der Reciprocität, sichern beiden Staaten das Meistbegünstigungsrecht und sind ohne weiteres Interesse.

Von desto grösserem Interesse ist dagegen der russisch-chinesische Vertrag vom Jahre 1881, ratificiert in Petersburg am 19. August 1881 samt den angehängten Bestimmungen über den Überlandverkehr. Mit diesem Vertrage beginnt zum ersten Male eine der Westmächte von Nordwesten und Norden her auf den chinesischen Koloss einzudringen und in erheblicherem Masse auf Grund von infolge kriegerischer Ereignisse aufgezwungenen Verträgen den Eingang nach chinesischen Staaten zu erzwingen. Der Vertrag bildet den Abschluss von Feindseligkeiten zwischen Russland und China, infolge deren Russland von Turkestan aus in Jli eingerückt ist.

Jli bildet bekanntlich den am weitesten nach Nordwesten vorgeschobenen und an Turkestan grenzenden Kolonialstaat Chinas. Die von Russland

in dem Vertrage für sich beanspruchten und erhaltenen Vorteile sind sehr bedeutend und müssen als Etappe für die Erschliessung Chinas auf dem Landwege von Norden und Nordwesten her etwas näher betrachtet werden. Russland behält zunächst den äussersten Westteil von Jli, verlangt die Regelung der Grenzen zwischen den Kirgisenstämmen beider Mächte und Bezeichnung der Grenzen durch Grenzpfosten, insbesondere auch zwischen der russischen Provinz Ferganah und dem chinesischen Kolonialstaat Kaschgar. Von einer principiellen Bedeutung ist die Bestimmuug des Vertrages, wonach die Bewohner von Jli, welche durch russische Emissäre aufgereizt gegen die chinesische Regierung revoltiert haben, absolute Straffreiheit geniessen sollen, und dass es ihnen ferner frei stehen soll, innerhalb Jahresfrist ungehindert in den an Russland gefallenen Teil von Jli oder sonst in russische Provinzen auszuwandern.

Bekanntlich sucht Russland mit allen Kräften in die dünn bevölkerten sibirischen Provinzen Einwohner aus den chinesischen Kolonial-Ländern oder aus dem eigentlichen China hineinzuziehen.

Für die Ausführung der Vertragsbestimmungen bezüglich der Grenzen sollen Kommissäre in Kuldza (im nördlichen Jli) sorgen.

Auf rein handelspolitischem Gebiet verlangt Russland, dass ausser den bereits früher stipulierten Konsulaten in Jli, Tabargatai, Kaschgar und Urga auch noch Konsulate in Sutschu (Tsia yu kwan) und Turfan eingerichtet werden sollen. Falls erforderlich, sollen auch die wichtigen Orte Kobdo, Uliassutai, Khami, Urumtschi und Gutschen mit russischen Konsuln besetzt werden, und überall, wo russische Konsulate sich befinden, sollen russische Kaufleute sich ansiedeln dürfen.

Ferner dürfen die Russen zollfreien Handel zu Lande betreiben nach der Mongolei und den Distrikten von Jli, Tabargatai, Kaschgar und Urumtschi.

Es liegt auf der Hand, dass diese Bestimmungen bereits Vorläufer der transsibirischen Bahn sind, bezw. den Eingang in das Chinesische Reich von Norden her von den Hauptstationen der Bahn im östlichen und mittleren Sibirien überall sichern sollen.

Russische Kaufleute, welche Waren von Russland zu Lande nach den inneren Provinzen Chinas (dem eigentlichen China) bringen wollen, können dieselben über Kalgan und Tungtschau nach Tientsin und von dort nach allen anderen Häfen und inneren Märkten Chinas verschiffen, ebenso Waren aus China nach Russland.

Neben einer Reihe anderer Bestimmungen wird der Vertrag von Aigun vom Jahre 1858 bestätigt, welcher die Schiffahrt auf dem Amur, Sungari und Ussuri zwischen beiden Nationen regelt.

Die dem Vertrage angehängten sehr genauen Bestimmungen über den Landhandel können an dieser Stelle nicht mehr Platz finden.

Mit dem Jahre 1885 tritt nun auch Frankreich in die Reihe der Mächte, welche infolge einer Landberührung mit China durch die Annexion von Tong king und Anam den Eingang in das chinesische Reich auf dem Landwege vertragsmässig sichern. Anlass zum Abschluss des Vertrages, abgeschlossen am 9. Juni 1885, giebt der bekannte Anam-Konflikt und die durch die sogenannten Schwarzflaggen verursachten Unruhen an der Tong king-chinesischen Grenze, infolge deren Frankreich eine grössere Flottendemonstration in Scene setzte und in der Strasse von Formosa einen Teil der chinesischen Flotte unter Admiral Zoo vernichtete.

Der Friedensvertrag bestimmt zunächst, dass beide Staaten in den Grenzprovinzen die Ordnung herstellen und die Grenze durch Absteckung regulieren sollen; der Landverkehr zwischen China und Tong king und zwar über die beiden in Tong king gelegenen Orte Laokai und Lang son wird frei gegeben.

Die Folge dieser Bestimmung ist später die Eröffnung chinesischer Zollstationen in den Orten Meng tze, Sze mao und Lung chau, alle drei Orte in der Provinz Yünnan gelegen, gewesen. Die beiden ersteren Zollstationen gegen die Grenze von Tong king die letztere gegen die Grenze von Birma.

In den Zollstationen sollen dieselben Bestimmungen für Ansiedelungen von Franzosen gelten wie in den Vertragshäfen. Die Zollsätze für den Landverkehr werden niedriger bestimmt als für den Seeverkehr. Frankreich stellt den Bau von Eisenbahnen in Tong king in Aussicht und erwartet von China, dass, wenn dasselbe Eisenbahnen baut, die französische Industrie berücksichtigt werden soll, ohne dass jedoch aus dieser Vertragsbestimmung ein Privileg hergeleitet werden kann. Die regulativen Bestimmungen über den Landverkehr zwischen Anam, Tong king und China stipulieren ausserdem das Verbot der Opium-Einfuhr nach China über Land, der Reis- und Cerealien-Ausfuhr aus China, sowie des gesamten Handelsverkehrs über die Grenze in Waffen, Munition und Chemikalien, welche zur Herstellung von Pulver dienen können.

Ein Vertrag zwischen Portugal und China von 1888 bestätigt für Portugal den Besitz von Macao und entspricht im übrigen den Verträgen mit den anderen Westmächten, ohne dass bei der Geringfügigkeit des portugisischen Handels eine wesentliche Bedeutung aus dem Vertrage sich ergiebt.

Von einer ganz hervorragenden Wichtigkeit dagegen und als Übergangspunkt zu betrachten für die gesamte neueste Ära des Verkehrs Chinas mit dem Auslande sind die Ereignisse des japanisch-chinesischen Krieges und die Folgen, welche sich daran knüpfen. Der Frieden von Shimonoseki mit seinen Bestimmungen ist für die Entwickelung der Dinge in der Gegenwart von der höchsten Bedeutung.

Durch den Krieg bezw. Friedensschluss erreicht Japan von China die Gleichberechtigung mit den europäischen Mächten bezw. mit Amerika und hat ausserdem, wie bekannt, seine Siege nicht nur für sich ausgenutzt, sondern auch den Anlass zu sogenannten Kompensationen für die Westmächte gegeben, deren Folgen zum Teil in dem chinesischen Aufstand des Jahres 1900/1901 zum Ausdruck kommen.

Im Vertrage von Shimonoseki, abgeschlossen am 17. April 1895, Ratifikation ausgetauscht in Chefu am 8. Mai 1895, erhält Japan von China zunächst den südlichen Teil der Provinz Fèkin (Halbinsel Liao tung), welcher jedoch in der Konvention vom 8. November 1895 auf Intervention der Westmächte hin an China zurückgegeben wird. Ferner erhält Japan als dauernden Besitz die Insel Formosa und die Pescadores-Gruppe. Die bei weitem wichtigsten Bestimmungen des Vertrages sind jedoch die handelspolitischen Rechte, welche Japan erwirbt. Wie bereits erwähnt, wird es dadurch den Westmächten vollkommen gleichgestellt, erhält die Meistbegünstigungsklausel, darüber hinaus aber ein Recht, welches in den Verträgen der Westmächte mit China nicht oder nur teilweise enthalten ist, nämlich das Recht, in allen Vertragshäfen, offenen Städten und Ortschaften Chinas Industrien aller Art einzurichten, die dazu nötigen

Maschinerien ohne höhere Zollaufschläge als die gewöhnlichen einführen zu dürfen und in den Betrieben Chinesen zu beschäftigen.[8])

Die ausserordentliche Tragweite dieser Bestimmung liegt ohne weiteres auf der Hand. In der That sind auf Grund dieses von den Japanern erworbenen Rechtes eine bedeutende Menge maschineller Betriebe nunmehr in China emporgeschossen. Selbstverständlich geht infolge der Meistbegünstigungsklausel das Recht der Anlage solcher Industrien von selbst auf Angehörige der Westmächte über, sodass neben den Japanern insbesondere auch Engländer mit der Einrichtung vorwiegend von Baumwollspinnereien vorgehen. Es liegt jedoch auf der Hand, dass die Japaner vor den Europäern nach dieser Richtung hin einen Vorsprung insofern haben, als sie mit ihren Arbeitern sich leichter verständigen und infolge ihrer bescheidenen Lebensweise imstande sind, eine harte Konkurrenz auszuüben.

Des weiteren erhält Japan im Vertrage von Shimonoseki die Öffnung der Häfen Shashi (in der Provinz Hupeh) und Chung king (siehe engl. Konvention de dato 1890), Suchau und Hang chau.

Ein Schiffahrts- und Handelsvertrag zwischen Japan und China, abgeschlossen am 21. Juli 1896, bestimmt den Austausch diplomatischer Agenten zwischen China und Japan, das Recht der Einsetzung von Konsuln in den offenen Häfen beider Nationen und regelt auf Grundlage der Verträge mit den Westmächten die Einzelheiten im Handels- und Schiffahrtsverkehr.

Als ein Folgezustand des japanisch-chinesischen Krieges und des Friedens von Shimonoseki sind zu betrachten die Abtretungen von Port Arthur an Russland, Wei hei wei an England und Kiautschou

an Deutschland, wenngleich die eigentliche Ursache der Abtretung von Kiautschou in der Ermordung deutscher Missionare in Shantung gesucht wird.

Fernere Folgen des Krieges sind die von den Westmächten erlangten Eisenbahnkonzessionen für die Erschliessung des Inlandes von China. Die Eisenbahnkonzessionen sollen an dieser Stelle wenigstens skizziert werden. Russland baut, wie bekannt, im Anschluss an die Sibirische Bahn eine Anschlusslinie von Nertchinsk nach Wladiwostock durch die Mandschurei. Von dieser Bahn zweigt bei Harbin (am Ssungari) eine Linie ab über Kirin und Mukden nach Port Arthur über New chwang. Der letztere Hafen wird durch eine Eisenbahn verbunden mit Taku und Tientsin und daher mit Peking. Englische, belgische und französische Syndikate haben Konzessionen erreicht für Bahnen von Peking nach Han kau und Singanku sowie Siang kiang. Eine weitere Bahn soll von Tientsin durch das Hinterland von Shantung und im Küstengebiet von Kiang su nach Ching kiang am unteren Yang tse kiang führen. Deutsche Bahnkonzessionen liegen von Kiautschou nach Tsinan fu und Shiat sen. An beiden genannten Punkten treffen die projektierten Schienenstrecken auf die Bahn Tientsin—Ching kiang.

Für den chinesischen Verkehr nach und vom Auslande ergiebt sich demnach in der Gegenwart folgendes Bild. An Vertragshäfen für den Seeverkehr sind geöffnet an der Südküste von West nach Ost: I. in der Provinz Kwang tung: 1. Pak hoi, 2. Kiung chau (auf der Insel Hainan), 3. Lappa, 4. Kow loon (der Hafen Kow loon ist, wie früher bereits bemerkt, in englischen Besitz übergegangen, doch befindet sich hier ein chinesisches Seezollamt), 5. Canton, 6. Samshui, 7. Wu chau (flussaufwärts am Sikiang-River), 8. Swatau: II. in der Provinz Fukien:

9. Amoy, 10. Fuh chau, 11. Santuao (26° 40' n. B., eröffnet erst im Jahre 1899); III. in der Provinz Che kiang: 12. Wen chau, 13. Hang chau, 14. Ning po: IV. in der Provinz Kiang su: 15. Shang hai, 16. Suchau, 17. Chin kiang, 18. Nang king; V. in der Provinz Shantung: 19. Kiautschou (hier aufgeführt wegen der daselbst befindlichen See-Zollstation), 20. Chefu: VI. in der Provinz Chili: 21. Tientsin; VII. in der Provinz Shing king: 22. Niu chuang: VIII. am Unterlauf des Yang tse kiang in der Provinz Anhui: 23. Wu hu; IX. in der Provinz Kiangsi am Mittellauf des Yang tse kiang: 24. Kiu kiang; X. in der Provinz Hupeh, ebenfalls am Mittellauf des Yang tse kiang: 25. Han kau, 26. Yoh chau, 27. Shashi, 28. Ich ang: XI. in der Provinz Szechuen am Oberlaufe des Yang tse kiang: 29. Chung king; für den Überlandverkehr aus benachbarten Gebieten befinden sich Zollstationen, verwaltet vom Kaiserl. chinesischen See-Zollamt; XII. in Yünnan: 30. Meng tze, 31. Sze mau; XIII. in der Provinz Kwang si: 32. Lung chau, letzteres verbunden durch eine Bahn mit Lan son. Die drei genannten Zollstationen dienen zur Überwachung des Verkehrs mit Tong king, wie in der historischen Darstellung bereits erwähnt. Für den Verkehr mit Sibirien sind Kaiserl. chinesische See-Zollämter nicht vorhanden. Die Wege, auf denen der Verkehr sich hauptsächlich vollzieht, sind in der historischen Abteilung bereits erwähnt, dagegen ist XIV. in Thibet für den direkten Verkehr mit Indien in: 33. Yatung ein chinesisches Zollamt neuerdings eingerichtet.

Bevor wir in die Bewertung einzelner Vertragshäfen eingehen, muss betont werden, einer welch ausserordentlichen Ausdehnungsfähigkeit der Handelsverkehr mit China fähig ist. Ein Beispiel da-

für mögen die vergleichenden Ein- und Ausfuhrziffern zwischen den Jahren 1885 und 1899 geben. Im Jahre 1885 waren dem Verkehr geöffnet 19 Vertragshäfen: der Gesamtverkehr bezifferte sich in der Einfuhr auf 88 Millionen Haikwan Taels,[9]) die Ausfuhr auf 65 Millionen, der Gesamthandel also auf etwas über 153 Millionen Haikwan Taels. Im Jahre 1899 waren für den Verkehr mit dem Ausland im Betriebe 33 Zollstationen. Der Verkehr, welcher sich hindurchbewegte, belief sich für die Einfuhr auf 265 Millionen Haikwan Taels, die Ausfuhr auf 196 Millionen, der Gesamthandel repräsentierte einen Wert von 461 Millionen Haikwan Taels, das bedeutet mit anderen Worten in 15 Jahren eine Zunahme um das Dreifache. Es dürfte wohl kein zweites Land der Welt geben, in welchem, zumal da es sich um ein verhältnismässig stetiges Anwachsen handelt, ein solcher Zuwachs beobachtet worden ist.

Es ist selbstverständlich, dass innerhalb dieses Verkehrs die einzelnen Vertragshäfen einen ausserordentlich verschiedenartigen Standpunkt behaupten. Will man eine allgemeine Einteilung vornehmen, so muss man das in englischem Besitz befindliche Hong kong mit in den Kreis der Betrachtung ziehen und kann dann sagen, dass der chinesische Handel zwei grosse Verteilungs-Centren aufweist, nämlich Hong kong für den gesamten Süden, etwa bis zum 25. Breitengrad (Amoy eingeschlossen), und Shang hai für den gesamten Norden, vom 25. Breitengrade bis an die nördlichste Grenze des Reichs.

Ziffernmässig lässt der Anteil am chinesischen Handel für Hong kong sich nicht nachweisen. Hong kong ist absoluter Freihafen, in welchem eine Handelsstatistik mit ziffernmässigen Angaben über

die Verteilung der Güter nicht existiert. Einen Anhalt jedoch gewährt schon der Verkehr, welcher sich durch das chinesische See-Zollamt in Kow loon hindurchbewegt. Der Handel von Kow loon belief sich im Jahre 1899 auf ca. 57 Millionen Haikwan Taels, von denen nur 2 Millonen auf den Verkehr von chinesischen Orten nach chinesischen Orten entfielen.

Es ist erklärlich, dass Hong kong mit der Sicherheit, welche dem europäischen Kaufmann und seinen Waren hier gewährleistet ist, als Verteilungs-Centrum einen bedeutenden Einfluss gewinnen musste. Da es ausserdem der südwestlichste Durchgangsort ist für alle von Europa kommenden Schiffahrtslinien, so ist es eigentlich erstaunlich, dass sein Einfluss nicht noch ungleich grösser ist, als er sich in Wirklichkeit erweist.

Denn verglichen mit Shang hai ist dieser Einfluss ein verhältnismässig geringfügiger, das springt aus den Handelsziffern von Shang hai ohne weiteres in die Augen. Im Jahre 1899 belief sich der Gesamthandel von Shang hai auf nicht weniger als 308 Millionen Haikwan Taels, d. h. auf $^2/_3$ des gesamten chinesischen Verkehrs.

Es ist daher notwendig, bei diesem Hafen etwas länger zu verweilen, die Bedingungen zu betrachten, welche Shang hai für dieses Übergewicht prädestinieren, die Ziffern anzusehen, in welche der Handelsverkehr Shang hais zergliedert ist und gewisse Schlüsse daraus zu ziehen, welche insbesondere für deutsche Interessen von allerhöchstem Werte sind.

Man braucht nur einen Blick auf die geographische Lage Shang hais zu werfen, um zu erkennen, dass der eigentliche Verkehrsmittelpunkt für die überseeische Einfuhr Chinas nur hier gelegen sein

kann. Ob und bis zu welchem Grade derselbe später einmal durch Kiautschou oder Chin kiang teilweise ersetzt werden kann, dürfte später zu betrachten sein.

An der Mündung der gewaltigen Verkehrsader Chinas, des Yang tse kiang, gelegen, zwar nicht am grossen Flusse selbst, aber an dem in die Mündung desselben sich ergiessenden Wampu, fast genau in der Mitte der chinesischen Ostküste, bildet Shang hai zugleich einen Mittelpunkt für das wunderbare Kanalnetz der Mittelprovinzen, durch welches auf dem Wasserwege eine Verbindung des tiefsten Süden mit der Nordgrenze des eigentlichen China mit Leichtigkeit zu erreichen ist.

Gegenüber den nördlichen Vertragshäfen Chefu, Tientsin und Niuchuang besitzt Shang hai den unschätzbaren Vorzug, dass an ein Zufrieren im Winter selbstverständlich nicht zu denken ist, während für die gesamten drei nördlichen Häfen fast ohne Ausnahme von Dezember bis März die Seefahrt eingestellt werden muss.

Auf der Basis dieser glücklichen lokalen Verhältnisse hat in Shang hai ein uralter chinesischer Centralhandel sich entwickelt, auf welchem der europäische Handel seit der Öffnung Shang hais zum Vertragshafen sich aufbaut und mit welchem er in innigster Verbindung steht.

Die Erleichterungen für den Schiffahrtsverkehr und die Einrichtungen für Laden und Löschen sind mit Rücksicht auf die Bedeutung Shang hais als Umschlagspunkt grossartig zu nennen. Die Speicher erstrecken sich an den Flussufern in einer Länge von etwa 7 km. Man kann sagen, dass alle europäischen grossen Einfuhrhäuser in Shang hai einen Sitz haben müssen; meistens befinden sich hier

die Hauptvertretungen dieser Häuser.[10]) Neben Shang hai kommt in dieser Ausdehnung nur noch Hong kong in Frage. Es scheint aber in den letzten Jahren, als wenn, wie bereits angedeutet, Hong kong als Umschlagsplatz mehr und mehr an Boden verliert. Seine grosse Bedeutung wird es vorläufig noch behalten als Schiffsdurchgangshafen. Der letztere Umstand nötigt die grossen Rhedereien, hier eigene Inspektionen zu unterhalten.

Das Wesen des Handelsverkehrs von Shang hai lässt sich schematisch in folgendem charakterisieren. Die grossen europäischen Einfuhrhäuser verschiffen von hier aus die ankommende Ware entweder nach Umladung auf die Küsten- und Flussdampfer nach ihren Filialen oder an andere europäische Abnehmer in die von Shang hai als Mittelpunkt beherrschten Vertragshäfen an der Küste und am Yang tse kiang, oder aber sie setzen hier die Einfuhrartikel direkt ab an chinesische Grossfirmen, welche in sehr bedeutender Zahl in Shang hai entweder ihren Sitz oder ihre Vertreter haben.

Von hier geht über die bestrichenen Vertragshäfen oder auf dem grossen Fluss und den Kanälen die Ware nach einer Anzahl von Handelscentren im Innern, welche zum grossen Teil den europäischen Einfuhrhäusern bekannt sind. Aber von diesen Centren im Innern verteilt sich naturgemäss die Ware abermals über einen sehr grossen Raum und eine noch grössere Zahl kleinerer Umschlag-Plätze, um schliesslich im Detail-Geschäft in die Hände der Käufer zu gelangen.

Ich führe diesen Modus des Verkehrs besonders an, um an ihn die Bemerkung zu knüpfen, dass gerade im Verkehr mit China die äusserste Sorgfalt seitens des Fabrikanten rücksichtlich der Muster, der Art der Verpackung und des Masses

und Gewichtes zu beobachten ist und beobachtet werden muss. Der chinesische Grosshändler kauft nach einem einmal vorliegenden Muster Güter von den europäischen Einfuhrhäusern auf Treu und Glauben: zuweilen Quantitäten von Millionen an Wert. Mehr wie einmal ist es leider vorgekommen, dass die europäischen Fabrikanten, anstatt des einmal eingeführten Musters andere ähnliche Muster geliefert haben und zwar nicht etwa mala fide, sondern bona fide: Fabrikate, welche in Wirklichkeit besser waren als das einmal eingeführte Muster (wobei übrigens bemerkt werden soll, dass auch der umgekehrte Fall häufig eingetreten ist).

Reklamationen gegen diesesVerfahren kommen oft erst Jahre nach Ablieferung der Ware zum Vorschein. Der chinesische Kaufmann aber sieht in solchem Verfahren immer nur eine Art betrügerischer Handlungsweise, welche ihm einen unzweifelhaften Schaden zugefügt hat, und es muss daher auf das Eindringlichste vor jeder willkürlichen Änderung eines einmal eingeführten Musters ohne vorherige Verständigung mit den massgebenden Einfuhrhäusern in China gewarnt werden.

Frühere Klagen über mangelhaftes Mass und Gewicht haben jetzt glücklicherweise aufgehört, sollen aber im Rahmen dieser Betrachtung immerhin erwähnt werden.

Von einer grossen Wichtigkeit ist die Art der Verpackung. Nach dieser Richtung hin ist ein genaues Studium des chinesischen Charakters bezw. ein Anlehnen an chinesischen Geschmack durchaus erforderlich und von einer geradezu erstaunlichen Wirkung.

Der Chinese liebt eine auffällige, äusserlich geschmackvolle Verpackung und ist sogar dankbar dafür, wenn in dem Paket der Ware ihm noch

irgend eine bunte Lithographie oder dergleichen, übermittelt wird. Zeigt aber zufällig die Verpackung oder das beigefügte Bild ein unheilbringendes Symbol, sei es aus der Tier- oder Pflanzenwelt oder in sonst irgend einer Form, so kann damit der ganze Verkehr in der betreffenden Ware empfindlich geschädigt werden.

Der Handel selbst geschieht fast ohne jede Ausnahme gegen bar, da die Kreditfähigkeit des chinesischen Abnehmers nicht in jedem Falle kontrolliert werden kann.[11])

Die Gliederung des Verkehrs über Shang hai wird sich ziffernmässig am besten erweisen lassen. Von den oben erwähnten 154 Millionen Haikwan Taels, welche Shang hai an Einfuhrwerten im Jahre 1899 aus fremden Ländern importierte, verbleiben etwa 39 Millionen dem Lokalverkehr von Shang hai, d. h. sie wurden dort von chinesischen Kaufleuten aufgenommen und im Lokalverkehr oder in direktem Dschunkenverkehr nach dem Innern abgesetzt, 5 Millionen entfielen auf Wiederausfuhr nach dem Ausland und nicht weniger als 111 Millionen Haikwan Taels Waren verteilten sich auf den Dampferverkehr zwischen Shang hai und den von diesem Haupthafen beherrschten anderen chinesischen Vertragshäfen.

Unter den letzteren nimmt die erste Stelle Han kau am mittleren Yang tse kiang mit 26 Millionen Einfuhr von Shang hai aus ein; dann folgen Tientsien mit 21 Millionen, Chin kiang mit 13 Millionen, Niuchuang mit 12 Millionen, Ning po mit $7\frac{1}{2}$ Millionen, Kiu kiang mit 7 Millionen, Wu hu mit $6\frac{1}{2}$ Millionen, Chefu mit 6 Millionen, Jchang am oberen Yang tse kiang mit 5 Millionen Haikwan Taels u. s. w. In Wirklichkeit sind, worauf früher bereits hingewiesen wurde, sämtliche Vertrags-

häfen und Zollstationen Mittel- und Nordchinas in den Verkehr von Shang hai eingeschlossen: dass derselbe sich in geringerem Masse auch nach dem Süden hin erstreckt, braucht nicht erst erwähnt zu werden.

Ebenso wie Shang hai in der Einfuhr die herrschende Stellung unter allen chinesischen Häfen einnimmt, ist es mit der Ausfuhr. Dieselbe betrug im Jahre 1899 im ganzen 137½ Millionen Haikwan Taels, von denen 91 Millionen ins überseeische Ausland von Shang hai verschifft wurden. Das Verhältnis der zur Ausfuhr aus Shang hai beitragenden anderen chinesischen Häfen ist annähernd dasselbe, wie bei der Einfuhr, nur das Han kau als Haupt-Thee-Stapelplatz für ganz China eine noch grössere Rolle dabei spielt. Die Zufuhr von Han kau nach Shang hai zur überseeischen Verschiffung betrug im gedachten Jahre über 31 Millionen Haikwan Taels. Die nächsthohe Ziffer beansprucht Tientsin mit 11 Millionen. Alle übrigen Vertragshäfen bleiben hinter 10 Millionen zurück.[12])

Die Provinzen des Chinesischen Reiches, welche vom Shang hai-Handel im Transit-Verkehr (unter Transitpässen) im wesentlichen bestrichen werden, sind Kiang su, Che kiang, Anhui, Kiang si, Ho nan, Hu nan, Fuh kin und Shan tung.

Die von Deutschland vorgeschlagenen Zollspeicher sind eingerichtet und funktionieren mit Erfolg.

Die ungeheure Bedeutung Shang hais für den chinesischen Handel tritt neben den hier bereits gekennzeichneten Gesichtspunkten in die Erscheinung im Schiffahrtsverkehr. Alle grösseren Post- und Frachtlinien von Europa und Amerika enden gegenwärtig in Shang hai. Die europäischen Linien laufen fast ohne jede Ausnahme von Europa

kommend und dahin zurückkehrend von chinesischen Häfen nur noch Hong kong an.

Der ausserordentlishe Wettbewerb im Handels- und Schiffahrtsverkehr mit China hat bekanntlich das System der von Staatswegen unterstützten Linien gezeitigt. In die Reihe der Staaten, welche solche Linien unterhalten, ist Deutschland mit der Eröffnung der Reichspostlinien im Jahre 1886 eingetreten. Da sich der ursprünglich eingerichtete vierwöchentliche Verkehr gleich zu Anfang als nicht ausreichend erwies, ist derselbe vor nunmehr zwei Jahren in einen vierzehntägigen Verkehr umgewandelt worden. Die seitens der betreffenden Rhederei, des Norddeutschen Lloyd in Bremen, verwandten Schiffe sind in sehr grossen Verhältnissen auf das doppelte und dreifache der ursprünglich verwandten Tonnenzahl für jeden einzelnen Dampfer gewachsen. Die Hamburg-Amerika-Linie ist seit der Eröffnung der vierzehntägigen Fahrten mit in den ostasiatischen Postverkehr eingetreten, und beide Rhedereien unterhalten ausserdem Frachtlinien nach dem ostasiatischen Handelsgebiet.

Von einer ganz besonders grossen und hervorragenden Wichtigkeit aber ist der Eintritt der grössten deutschen Rhederei, des bereits erwähnten Norddeutschen Lloyd in Bremen, in den Küsten- und Flussschiffahrtsverkehr in China.

Bereits früher ist der Küstenverkehr zwischen den einzelnen Vertragshäfen, besonders im Süden und an der Ostküste, durch kleine deutsche Rhedereien aus Apenrade, Flensburg, Kiel, Husum und Cöln betrieben worden. Die wachsende Bedeutung des ostasiatischen Verkehrs und insbesondere die Notwendigkeit, an der Schiffahrt auf der mächtigen Verkehrsader nach dem Innern, auf dem Yang tse kiang, einen entscheidenden Anteil zu nehmen,

hat die genannte deutsche Rhederei bestimmt, durch ein überaus kühnes Vorgehen diese Schiffahrt zum grossen Teil in deutsche Hände zu bringen. Dies geschah durch den Ankauf zweier grosser englischer Küstenlinien und durch die Erbauung einer Anzahl neuer Dampfer für den Verkehr auf dem Yang tse kiang. Im indo-chinesischen Küstenverkehr und auf dem genannten Fluss arbeiten gegenwärtig daher im Dienste der Bremer Rhederei nicht weniger als 40 Dampfer. Auf dem unteren Yang tse kiang von Shang hai über Chin kiang nach Han kau verkehren diese Dampfer dreimal wöchentlich, auf dem mittleren Yang tse kiang von Han kau bis Ich ang alle vierzehn Tage einmal, der Verkehr von Ich ang bis Chung king wird in der nächsten Zeit aufgenommen; eine Linie von Han kau über Ching kiang bis Swatau wird ebenfalls demnächst in Betrieb gesetzt.

Die Wichtigkeit der Schiffahrt mit China erhellt aus den Ziffern für das Jahr 1899. In diesem Jahre kamen aus fremden Häfen in chinesischen Häfen an 7004 europäische bezw. japanische Schiffe europäischen Stils mit 15½ Millionen Tonnen Gehalt. Im Küstenverkehr betrug die Zahl der anlaufenden Schiffe europäischer Herkunft in allen europäischen Vertragshäfen Chinas 25 350 mit über 14 Millionen Tonnen.

Nach dem, was hier über Shang hai und seine Bedeutung gesagt ist, ist es natürlich, dass die übrigen Vertragshäfen bedeutend in den Hintergrund treten. Das ist besonders bei der Einfuhr aus überseeischen Ländern der Fall, während in der Ausfuhr eine gewisse Selbständigkeit eher zu beobachten ist.

Im übrigen ist es selbstverständlich, dass der wesentlichste Teil der Ausfuhr ebenfalls in dem

Hafen zusammentrifft, von welchem aus die grossen europäischen Postlinien laufen. Es giebt zwar eine sehr grosse Menge direkter Frachtlinien nach allen möglichen Häfen der chinesischen Küste, und insbesondere Japan stellt zu diesem Verkehr eine grosse Anzahl von Dampfern. Aber immerhin kann dadurch das Übergewicht des Ausgangspunktes der schnelleren, meist mit besseren und grösseren Schiffen versehenen Postlinien nicht ersetzt werden.

Der Küstenhafen, welcher nächst Shang hai in der Gegenwart ein besonderes Interesse erregt, ist Tientsin. Tientsin ist der Vertragshafen für das Vicekönigreich Chili, in welchem die Reichshauptstadt Peking gelegen ist. Das tritt besonders in der Einfuhr zu Tage, welche im Jahre 1899 allein an fremden Einfuhrwerten etwa 40 Millionen Haikwan Taels betrug. Von diesen Werten kamen allerdings über chinesische Häfen, d. h. meist über Shang hai mehr als 25 Millionen; hinzuzurechnen sind die Einfuhren an chinesischen Erzeugnissen mit 33 Millionen Haikwan Taels, während die gesamte Ausfuhr nur 16 Millionen Haikwan Taels betrug, von denen 15 Millionen über chinesische Häfen verschifft wurden.

Ich gebe diese Ziffern hier etwas genauer an, weil die Bedeutung nicht nur von Tientsin, sondern auch die der anderen chinesischen Vertragshäfen mit Bezug auf den Verkehr von einheimischen Produkten vielfach unterschätzt wird. Die auf dem Seewege bewegten eigenen Erzeugnisse Chinas von einem Landesteil zum anderen sind sehr bedeutend, und im Falle einer ernsthaften Verwickelung europäischer Mächte mit China dürfte eine Blockade der Küste mit Bezug auf den chinesischen Küstenverkehr sehr wohl einmal in Frage kommen,

wenngleich dadurch vorübergehend auch europäische Interessen würden geschädigt werden.

Die Verkehrsziffern für das Jahr 1899 für die übrigen Haupt-Seehäfen Chinas, soweit dieselben dem europäischen Verkehr geöffnet sind, sind in nachstehender Tabelle und nach der Höhe des Verkehrs zusammengestellt. Die Station Lappa ist trotz des verhältnismässig geringen Umsatzes in die Tabelle mit aufgenommen, weil sie den Verkehr mit Macao in sich begreift. Auf die Einzelheiten bei den in der Tabelle vereinigten Seehäfen einzugehen, würde hier zu weit führen. Die meisten sind je nach ihrer Lage Shang hai und Hong kong untergeordnet, da von den aufgeführten Aus- und Einfuhrwerten der grösste Teil nach den beiden Centralhäfen geht oder von dort kommt.

Hafen	Einfuhr fremden Ursprungs	Einfuhr heimischen Ursprungs	Ausfuhr heimischen Ursprungs	Gesamthandel
Canton . .	14 Millionen	18½ Millionen	27 Millionen	59½ Millionen*)
Kowloon .	24½ „	6 „	26 „	56½ „
Niu chwang	22 „	6 „	21 „	49 „
Swatau . .	13¾ „	17¾ „	14 „	45½ „
Chefu . .	13½ „	6 „	10 „	29½ „
Amoy . .	13½ „	4¾ „	2½ „	20¾ „
Fu chau . .	6¾ „	2¼ „	8½ „	17½ „
Ning po . .	9¼ „	3 „	4¼ „	16½ „
Lappa . .	3½ „	4 „	6 „	13½ „

*) Sämtliche Ziffern sind nach oben abgerundet.

Eine besondere Betrachtung verdienen die Häfen am Yang tse kiang und zwar einmal wegen ihrer inneren Bedeutung und zweitens wegen der Ausdehnungsfähigkeit des Verkehrs von diesen Häfen aus nach den Gebietsteilen Innerchinas.

Bedeutung und Ausdehnungsfähigkeit stehen im innersten Zusammenhange mit dem Verkehrsnetz, welches von jedem der erschlossenen Yang tse kiang-Häfen bestimmte Gebietsteile Chinas überdeckt.

Gleich der erste Hafen am Yang tse kiang aufwärts am Einfluss eines der wichtigsten Verkehrswege in China in den grossen Fluss, ist der Hafen Chin kiang,[13]) am rechten Ufer des Yang tse kiang gelegen. Chin kiang bildet den Endpunkt des nördlichen Armes des grossen oder Kaiser-Kanals.

Dieses gewaltige Werk der Kanalbautechnik ist geschaffen worden von Kublai Chan, dem Neffen und Nachfolger des grossen Dchinghis Khan, etwa in den Jahren 1260—1280, als China unter der für das Land überaus segensreichen Herrschaft der Mongolen-Khane stand. Es ist bereits früher darauf hingewiesen, dass unter Zuhilfenahme des Kaiserkanals eine Verbindung der südlichsten Teile des Reichs mit Tientsin und Peking zu Wasser geschaffen ist.

Die ausserordentliche Wichtigkeit dieses Platzes (Chin kiang) am Vereinigungspunkt des grossen Kanals mit dem Yang tse kiang, braucht nicht besonders betont zu werden. Es ist weiter oben davon die Rede gewesen, dass die Bedeutung Shang hais vielleicht durch Chin kiang verlieren könnte. Die letztere Gefahr wird scheinbar grösser durch den Umstand, dass Chin kiang Endpunkt einer Bahn werden soll, welche von Tientsin über Tsi nan fu am östlichen Kanalrande herunter führen soll.

Abgesehen davon, dass nach der Überzeugung des Verfassers die Bahnen in China mit wenigen Ausnahmen mehr dem Personen- als dem Güterverkehr dienen werden — eine Frage, welche im Rahmen dieser Arbeit nicht weiter behandelt werden soll —, wird es immerhin ausserordentlich schwer

sein, die alten Beziehungen Shang hai's zu ersetzen, zumal der Wasserverkehr von Shang hai nach Chin kiang durch das ungeheuer ausgedehnte Kanalnetz im Hinterland von Shang hai überaus erleichtert ist. Immerhin ist es interessant zu beobachten, in wie bedeutendem Masse Chin kiang sich von den Schlägen erholt hat, welche ihm durch die Taiping-Rebellion versetzt worden sind. Der Aufschwung ist im wesentlichen dem Umstand zu verdanken, dass Chin kiang Vertragshafen geworden ist. Er findet seinen Ausdruck darin, dass in den letzten 15 Jahren der Handel von 13 Millionen auf 26 Millionen Haikwan Taels gestiegen ist, sich also gerade verdoppelt hat.

Ein sehr grosses Hindernis des Verkehrs bilden die sogenannten Likin-Abgaben, d. h. die Provinzial-Zölle, denen der Verkehr unterworfen ist.

Es ist hier nicht der Ort, auf diese überaus interessante staatsrechtliche Frage einzugehen. Sie muss aber erwähnt werden, weil die Likin-Abgaben ein ausserordentlich wichtiges Handelshindernis bilden und in der Hand der Mandarinen, da dieselben aus den Likin-Abgaben wesentliche Einkünfte ziehen, selbstverständlich im höchsten Grade missbraucht werden. Ein Beispiel dafür bietet der Umstand, dass zwischen Chin kiang und einem wichtigen Handelsplatz am grossen Kanal, der nur 32 deutsche Meilen von Chin kiang entfernt ist, nicht weniger als 36 Zollgrenzen vorhanden sind. Diese Thatsache, die sich leicht für alle anderen Handelsplätze in ähnlicher Weise nachweisen lässt, bildet die Hauptursache für das immer noch zu langsame Vordringen europäischer Erzeugnisse in das Innere des chinesischen Reiches.

Der nächste Hafen am Yang tse kiang aufwärts ist Nanking, die alte Reichshauptstadt, welche

bereits im Jahre 212 Residenz eines Kaisers war und auch in der Mitte des 14. Jahrhunderts Hauptstadt der chinesischen Ming-Dynastie wurde. Nan king hat seiner Zeit durch die Tai ping-Rebellion ganz ausserordentlich gelitten und ist auch heute nur erst zum ganz kleinen Teil wieder hergestellt. Die Stadt wurde durch Artikel 6 des Französischen Vertrags von 1858 der Reihe der Vertragshäfen angeschlossen, aber erst am 1. Mai 1899 ist ein chinesiches Seezollamt hier eingerichtet worden. Die Stadt ist Sitz eines Vicekönigs und Hauptstadt der Provinz Kiang su. Bemerkenswert ist das von Li hung chang im Jahre 1866 eingerichtete grosse Arsenal, welches für andere chinesische Arsenale vorbildlich geworden ist. Ferner befinden sich in Nan king eine Marine- und eine Kriegsakademie, die erstere eröffnet im Jahre 1890, die letztere im Jahre 1896 und eine Münze, welche im Jahre 1897 eingerichtet wurde. Da die Stadt erst, wie gesagt, wieder im Aufblühen begriffen ist, so ist die Handelsbewegung vorläufig noch gering, wird aber bei der Bedeutung der Stadt als Provinzial- und Gouvernementshauptstadt unzweifelhaft einen erheblichen Umfang gewinnen.

Auf dem rechten Ufer des Yang tse kiang folgt der Vertragshafen Wu hu (in der Uebersetzung „Verwachsener See"). Bei Wu hu münden ebenfalls eine Anzahl Kanäle in den Yang tse kiang, über welche der Verkehr durch die Provinz Anhui geleitet ist. Wu hu ist für sich selbst nicht durch Likin-Abgaben belastet, sodass der Verkehr mit Transit-Pässen sich hier ziemlich frei und bequem abwickelt. In Wu hu befinden sich verschiedene teils im Besitz von Europäern befindliche, teils auf europäische Art betriebene Industrien — ein Erfolg des im Frieden von Shimonoseki errungenen Rechts.

Diese Industrien umfassen eine Reismühle, eine Weizen-Mahlmühle und drei Albuminfabriken, von denen zwei erst im Jahre 1899 entstanden sind. Der Umfang der letzteren Fabriken ist daraus ersichtlich, dass der Verbrauch an Eiern auf 12 Millionen Stück im Jahre 1899 geschätzt wird. Der Handelsumfang von Wu hu im Jahre 1899 belief sich im ganzen auf $20^1/_4$ Millionen Haikwan Taels, von denen $10^1/_2$ Millionen auf die Ausfuhr an chinesischen Produkten entfallen.

Der Eingangshafen für die Provinz Kiang si vom Yang tse kiang aus ist Kiu kiang.

Die Lage dieses Hafens ist für den Binnenverkehr, abgesehen vom grossen Flusse selbst, eine überaus günstige, denn Kiu kiang liegt am Po yang-See, in welchen eine ganze Anzahl von Flüssen von Osten, Süden und Westen her einmünden, welche ihrerseits zum Teil in Verbindung mit den vorhandenen Kanälen einen Wasserverkehr überall hin bis an die Grenzen der Provinz Kiang si zulassen. Der Handel liegt hier ausschliesslich in der Hand chinesischer Kaufleute, während die versuchten Ansiedelungen europäischer Häuser keinen wesentlichen Erfolg bisher gehabt haben. Der Umsatz von Kiu kiang ist in stetem Wachsen begriffen und betrug im letzten Jahre $18^1/_2$ Millionen Haikwan Taels, wovon die Hälfte auf die Ausfuhr chinesischer Produkte entfiel. Eine gewisse Hemmung für den Handel bilden die nicht unerheblichen Likin-Abgaben, welche in der Provinz Kiang si erhoben werden.

Von bei weitem der grössten Bedeutung unter allen Yang tse kiang-Hä fenist das in der Provinz Hupeh gelegene Han kau. Es ist nächst Shang hai überhaupt der wichtigste chinesische Hafen und das Hauptcentrum für die gesamte chinesische Thee-

ausfuhr, ebenso wie es das grösste Verteilungscentrum des ganzen chinesischen Binnen-Verkehrs für die Einfuhr darstellt. Das Handelsgebiet, welches Han kau bestreicht, erstreckt sich nach Nordwesten über die Provinzen Hupeh, Shensi, Kan suh und darüber hinaus nach Kaschgar hinein, nach Südwesten über die Provinzen Hu nan und Kwei chau. Ein bedeutender Teil des Handels geht aus Han kau nach der Provinz Sze chuen hinein, doch sind dies meist direkte Einfuhren, welche von Sze chuen-Kaufleuten in Shang hai aufgekauft sind. Einen der wichtigsten Verkehrswege für den Nordwesten bildet der Han-Fluss, auf welchem die Provinz-Hauptstädte Si ngan fu und Lan chow fu erreicht werden. Der nordwestliche Weg auf dem Han-Fluss erstreckt sich über nicht weniger als 500 engliche Meilen. Dann werden die Einfuhrgüter auf kleinere Fahrzeuge umgeladen, gehen noch 240 englische Meilen zu Wasser weiter und werden endlich auf den Rücken von Saumtieren in die kleinen Verteilungscentren befördert. In Han kau sitzen eine sehr grosse Anzahl Einkäufer aus den Verteilungscentren des Innern der genannten, auf dem nordwestlichen Wege von Han kau bestrichenen Provinzen.

Die Hauptverkehrswege für den südwestlichen Weg nach Hu nan und Kwei chau sind der Yu an- und der Hsiang-Fluss, in geringerem Maasse der Fluss Su: alle drei münden in den Tung ting-See, an welchem (ebenfalls am Yang tse kiang) der neueröffnete Vertragshafen Yo chau liegt. Der letztere ist erst am 13. November 1899 eröffnet, so dass für die gegenwärtige Betrachtung der bisherige Centralmarkt Han kau allein in Frage kommt.

Entsprechend der Wichtigkeit der Stadt sitzen in Han kau die Filialen der meisten grossen, im

Verkehr mit China interessierten europäischen Firmen. Im wesentlichen handelt es sich dabei um die Einkäufe chinesischer Produkte, während der Verkauf durch chinesische Kaufleute grossenteils bereits von Shang hai aus besorgt wird. Der Schiffahrtsverkehr von Han kau betrug im Jahre 1899 ein- und ausgehend nicht weniger als 1733 Dampfschiffe mit zusammen 1 790 000 Reg.-Tonnen, dazu kommen die Lorcha's und Dschunken (Segelfahrzeuge). Für die Wichtigkeit des Platzes spricht ferner der sehr grosse Fremdenverkehr, welcher im gedachten Jahre 3200 Fremde (Europäer) und gegen 100 000 Chinesen umfasst. Interessant ist der Versuch, der neuerdings gemacht worden ist, zwei Thee-Dampfer von Han kau über London nach Sibirien auf dem Wege des Jenissei abzufertigen. Der Versuch ist gescheitert: der eine Dampfer konnte wegen Eis nicht in den Jenissei hinein und der andere ist gänzlich verloren gegangen.

Han kau soll, wie flüchtig bereits erwähnt wurde, Endpunkt der Bahn Peking-Han kau, für welche ein belgisches Konsortium die Konzession erhalten hat, werden. Die Vorarbeiten dafür sind getroffen, Mitte 1900 lagen etwa 30 engl. Meilen Schienen von Han kau aus. Der Bahnbau ist selbstverständlich durch die Unruhen in China gegenwärtig ins Stocken geraten.

Der gesamte Handelsumsatz von Han kau im Jahre 1899 betrug 91 Millionen Haikwan Taels, von denen 37½ Millionen auf die Ausfuhr von Produkten der Eingeborenen (hauptsächlich Thee) entfielen. Der beste Abnehmer für Thee ist Russland, nach welchem im gedachten Jahre allein im direkten Dampferverkehr von Han kau nach Odessa für 4½ Millionen Haikwan Taels verschifft wurde. Die Verschiffung von Thee nach England von China aus

hat ausserordentlich nachgelassen und ist zum grössten Teil ersetzt worden durch den aus Ceylon und Indien stammenden Thee.

Interessant ist die Beobachtung, dass in einer verhältnismässig ausserordentlich kurzen Zeit eine neue Kultur imstande gewesen ist, die alten Beziehungen der Theeausfuhr aus China nach England ungewöhnlich stark zu erschüttern, allerdings nur mit Zuhilfenahme des Umstandes, dass diese neue Kultur in einer englischen Kolonie entstand und mit allen möglichen Mitteln gefördert wurde.

In Ceylon ist durch verschiedene Kaffeekrankheiten die früher allein herrschende Kaffekultur so gut wie vollständig eingegangen und wird erst gegenwärtig wieder in geringem Umfange aufgenommen. Seit der Mitte der 80er Jahre erst ist man in Ceylon dazu übergegangen, an Stelle der verwüsteten Kaffeepflanzungen Theepflanzungen einzurichten. Dieselben haben einen derartigen Erfolg gehabt, dass bereits Anfang der 90er Jahre die Theeausfuhr aus Ceylon einen Wert von 3 Millionen Pfund Sterling jährlich erreicht hatte. Zusammen mit den riesigen Ausfuhren aus dem Festlande von Indien (Assam-Thee) haben diese Produktionsländer den englisch-chinesischen Theeverkehr auf das empfindlichste geschädigt. In der allerneuesten Zeit erst, d. h. seit dem vorigen Jahre, bemüht man sich in China, die Ausfuhr nach England wieder mehr zu beleben und zwar dadurch, dass man von der alten chinesischen Art, den Thee zu trocknen und zu rollen, abgeht und sich der maschinellen Bearbeitung zuwendet. Thee, welcher auf die letztere Art bereitet wurde, erzielte einen grösseren und im Preise höher stehenden Absatz, als der nach alter Weise bereitete Thee.

Vergegenwärtigt man sich diese Wichtigkeit von Han kau, so springt es ohne weiteres in die Augen, von welcher Bedeutung die Einrichtung einer erstklassigen deutschen Dampferlinie auf dem Yang tse kiang sich erweisen wird und muss. In Han kau sind übrigens in den letzten Jahren ebenfalls Albumin-Fabriken entstanden.

Gegenüber Han kau auf der anderen Seite des Yang tse kiang, der hier, 600 engl. Meilen von der Küste, 1700 m breit ist, liegt in Wu chang eine der Regierung gehörige Baumwollspinnerei und -Weberei, welche bisher keine wesentlichen Erfolge gezeitigt hat. Ausserdem befindet sich in Wu chang ein Regierungs-Arsenal, welches vornehmlich mit deutschen Maschinen ausgerüstet worden ist, 2000 Arbeiter beschäftigt, jährlich aber nur 8000 Mausergewehre und 185 kleine Geschütze liefert.

Der nächste Hafen am Yang tse kiang aufwärts ist Sha shi (Provinz Hup eh). Der Hafen, welcher nominell bereits früher (1876, Konvention von Chefu) als Anlegeplatz für Dampfer für den Verkehr offen war, aber niemals benutzt wurde, ist erst nach dem Frieden von Shimonoseki dem Verkehr wirklich geöffnet worden. Massgebend dafür war die grosse Bedeutung Sha shis durch seine Lage inmitten eines verzweigten Kanalnetzes und einer Anzahl schiffbarer Flussläufe und im Centrum einer der Hauptindustriegegenden Chinas (Baumwollspinnereien und -Webereien).

Sha shi bildet den Kreuzungspunkt grosser Verkehrswege, welche von der Provinz Kwang tung aus über Hu nan und Ho nan bis tief nach der Provinz Shansi hinein sich erstrecken. Es gilt als das Manchester von West-China und Baumwollgewebe aus Sha shi findet man in jedem Dorfe bis tief nach Sze chuen hinein. In günstigen Jahren

soll die Ausfuhr an baumwollenen Kleidungsstücken von Sha shi aus 20 Millionen Stücke erreichen. Der fremde Handel ist augenblicklich noch in den Kinderschuhen, da der Hafen, wie gesagt, gegenwärtig erst vier Jahre dem Verkehr offen ist.

Von einer sehr viel grösseren Wichtigkeit in der Gegenwart ist der Yang tse kiang-Hafen Jchang (Provinz Hu peh), 1000 englische Meilen von der Küste entfernt. Im Prinzip war Jchang ebenfalls bereits durch die Chefu-Konvention im Jahre 1876 als Anlaufhafen offen: ein praktischer Versuch zur Erreichung Jchangs durch Dampfer ist zuerst durch eine englische Firma von Shang hai aus im Jahre 1886 gemacht worden, aber nicht dauernd erhalten geblieben. Erst in der Mitte der 90er Jahre ist der Dampferverkehr mit Jchang regelmässig geworden.

Die Bedeutung des Hafens liegt vor allen Dingen darin, dass — für jetzt wenigstens — die Schiffbarkeit des Yang tse kiang für grössere Fahrzeuge (Dampfer) hier aufhört, dass daher Jchang im wesentlichen Umladeplatz ist, in welchem die Güter auf Segelfahrzeuge bezw. auf Boote verladen werden. Hieraus erklärt sich der verhältnismässig grosse Umschlag dieses Hafens, der im Jahre 1899 über 31 Millionen Haikwan Taels ausmachte, welche sich gleichmässig auf Ein- und Ausfuhr verteilen. Der Schiffahrtsverkehr belief sich auf 322 Dampfer, von denen 120 unter chinesischer Flagge, 164 unter englischer und 38 unter japanischer Flagge liefen. Die Ziffern sind deshalb interessant, weil sie beweisen, mit welcher Schnelligkeit Japan mit europäischen Verkehrsmitteln in das Innere Chinas einzudringen trachtet.

Der letzte Hafen endlich am Yang tse kiang, welcher als Vertragshafen fungiert, ist Chung king.

Chung king liegt 400 englische Meilen oberhalb Jchangs. Zwischen beiden Häfen erstrecken sich etwa 100 englische Meilen weit die überaus interessanten gewaltigen Stromschnellen und Wirbel des riesigen Flusses. Verschiedentlich ist der Versuch gemacht worden, das Recht zur Erreichung Chung kings mittels Dampfer praktisch auszunutzen, bisher jedoch ohne Erfolg. Im Mai des Jahres 1899 versuchte das englische Kanonenboot „Woodcock" flussaufwärts zu dampfen und kam ohne bedeutende Schwierigkeiten 70 Meilen stromaufwärts, aber da hier die Hauptschnellen erst beginnen, ist der Versuch vorläufig als bedeutungslos anzusehen.

Der Yang tse kiang bei Chung king oberhalb des Einflusses des Chia ling-Flusses (auf der Karte auch als Kia ling-Fluss bezeichnet) ist etwa 300 Meter breit und gegen 30 Fuss tief. Eine ungeheure Flutdifferenz, wie an verschiedenen Punkten des Yang tse kiang, findet sich auch hier. Das Wasser steht im Sommer 90 Fuss höher als im Winter und verbreitert den Fluss bis zu 600 Metern. Der Fall des Strombettes zwischen Chung king und Jchang beträgt ungefähr 1 Fuss auf 1500 Meter. Der Verkehr mit Chung king und oberhalb Chung kings wird aufrecht erhalten durch Dschunken, welche durchschnittlich nur etwa 20 Tonns gross sind, und deren grösste 80 Tonns nicht übersteigt.

Ein direkter europäischer Ein- und Ausfuhrhandel besteht in Chung king nicht, dagegen belief sich im Jahre 1899 die Einfuhr von chinesischen Häfen auf 13 Millionen Haikwan Taels, die Ausfuhr von Produkten der Eingeborenen annähernd auf ebensoviel.

Das hier gegebene Bild der Yang tse kiang-Häfen lässt erkennen, welche ungeheure Bedeutung

diesen Häfen zukommt und welcher Entwickelung sie fähig sind, wenn Handel und Verkehr unter Zuhilfenahme des Europäertums, insbesondere aber der europäischen Schiffahrt, hier erst ihre wirkliche Entfaltung werden gefunden haben.

Wir kommen endlich zu den infolge des Friedens von Shimonoseki an europäische Mächte abgetretenen chinesischen Gebietsteilen. Zwei derselben, nämlich Port Arthur, im Besitze Russlands am Nordeingange des Golfs von Pechili und Wei hei wei, im Besitze Englands am Südeingange des Golfs von Pechili, haben vorläufig keinerlei handelspolitische Bedeutung. Für Wei hei wei ist eine solche Bedeutung auch wohl für die Zukunft als ausgeschlossen zu betrachten, während Port Arthur nach seinem Anschluss an die sibirische Bahn sich zum Konkurrenzhafen von Niu chwang vielleicht entwickeln kann. Ausserdem sind beide Häfen insofern minderwertig, als sowohl die Wasserverhältnisse zu wünschen übrig lassen, wie auch durch die Thatsache, dass die Schiffahrt während dreier Monate im Jahre durch das Eis entweder ruht oder doch sehr beeinträchtigt ist.

Von der grössten Bedeutung, insbesondere für deutsche Interessen, aber weit darüber hinaus in der Zukunft unzweifelhaft auch für alle europäischen Kulturinteressen im Osten ist der in deutschem Besitz befindliche Hafen von Kiautschou. Kiautschou ist durch den deutsch-chinesischen Vertrag vom 6. März 1898 (durch Pachtvertrag) an Deutschland überlassen.

Es sei gestattet, an dieser Stelle mit einigen Worten die ältere Geschichte Kiautschous zu berühren. Vor mehr als 1000 Jahren war Kiautschou ein wichtiges Handelscentrum. Während der Yüan-

Dynastie wurde ein grosser Schiffahrtskanal gebaut, welcher die Bucht von Kiautschou mit dem Golf von Pechili verband, um den Dschunken mit dem Reistribut den gefährlichen und langen Weg um das Shan tung-Vorgebirge zu ersparen.

Der Kanal, dessen chinesischer Name Yün liang ho – gleich Getreidetransportfluss — lautet, wurde im 18. Jahre der Regierung Kublaikhans, d. h. im Jahre 1278 begonnen und im Jahre 1280 vollendet. Seine Länge betrug 100 Li gleich 50 km. Der Kanal verband zwei Flüsse, den Ku ho, südwärts fliessend, und den Chiao lai hao, nordwärts fliessend. Beide Flüsse wurden vertieft, die Ufer befestigt und mit acht Schleusen versehen, aber schon im Jahre 1287 hörte wegen der grossen Kosten der Unterhaltung des Kanals der Getreidetransport auf. Ein zweiter Versuch, den Kanal nutzbar zu machen, wurde in den ersten Jahren der Ming-Dynastie unternommen, aber bereits im Jahre 1416 wieder aufgegeben. Noch zwei weitere Versuche in den Jahren 1536 und 1577 blieben ebenfalls ohne Erfolg: ebenso versandete ein anderer im Jahre 1572 aus ähnlichen Gründen angelegter Kanal.

Diese Thatsachen müssen hier angeführt werden, weil sie beweisen, dass schon in früheren Zeiten der Versuch zur weiteren Aufschliessung des überaus reichen, dichtbevölkerten Hinterlandes von Kiautschou mit den damals zu Gebote stehenden Mitteln der Wasserbautechnik gemacht worden sind.

Das Hinterland von Kiautschou, die Provinz Shan tung, ist etwa von 16 Millionen Bewohnern bevölkert, zum grossen Teil gebirgig, besitzt im Verhältnis zu den anderen, mit Wasserwegen so reich ausgestatteten Provinzen Chinas fast keine schiffbaren Flüsse und nur einen guten Hafen, nämlich Kiautschou. Mangelhafte Verkehrswege

zu Lande erlauben nur in der trockenen Jahreszeit einen ausgedehnteren Waarenaustausch: demgegenüber steht der ausserordentlich fruchtbare Boden der Provinz, ein ausgezeichnetes Klima, eine ungewöhnlich arbeitsame Bevölkerung. Die Berge stecken voll von Mineralien und an den Berghängen befinden sich ungeheure Wälder derjenigen Bäume, welche für Ernährung des Seidenwurms von der allerhöchsten Wichtigkeit sind und in deren Umgebung die so wertvolle Shan tung-Seide in gewaltigen Mengen gewonnen wird. Im übrigen bringt der Boden Weizen, Bohnen, Erbsen, Erdnüsse, Mais, Tabak, Indigo, Hanf und Früchte in riesigen Mengen hervor. Wenn diese Kraft des Bodens gegenwärtig nicht ausgenutzt wird, so liegt die Ursache dafür allein in dem Mangel an Transportwegen.

Im Hinterlande von Kiautschou liegen westlich von Shan tung die Provinzen Shansi und Shensi. Nach der Angabe unseres klassischen Richthofen beherbergt die Provinz Shensi allein in ihren Bodenschätzen ca. 630 000 Millionen Centner Steinkohlen. Aber in unserem engeren Hinterlande, in Shan tung selbst, befinden sich bereits sehr erhebliche reiche Kohlenfelder bei Wei hsien.

Der Hafen von Kiautschou selbst besitzt den unschätzbaren Vorzug, im Winter nicht zuzufrieren, so dass der Verkehr das ganze Jahr hindurch offen gehalten werden kann.

Um die Schwierigkeiten der Transportverhältnisse zu heben, hat Deutschland von China die bekannten Eisenbahn-Konzessionen nach Tsi nan fu und Shiatsen beantragt und erhalten. Wenn nirgends in China Eisenbahnen als Tranportmittel für Ein- und Ausfuhrwaren in dem Wettbewerb mit den vorhandenen und im vorstehenden gelegentlich

charakterisierten gewaltigen Wasserverbindungen zu einer erheblichen Bedeutung gelangen sollten, so liegt in den hier für Kiautschou und Shan tung angedeuteten Verhältnissen die Gewähr dafür, dass die deutschen Bahnen in Wirklichkeit Aufschlussbahnen für ein ungeheuer reiches, noch gar nicht direkt ausgenutztes, aber ungewöhnlich entwicklungsfähiges Land darstellen werden.

Zieht man hierzu in Rechnung, dass ausser den schlechten und wie sich neuerdings herausstellt, überwiegend unbrauchbaren Kohlenlagern von Japan, bisher keine Kohle in Ostasien ausgenutzt worden ist, so ergiebt sich, dass durch die Aufschliessung der nordchinesischen Kohlenfelder Kiautschou sich zu einem Stapelplatz für dieses wichtigste Hilfsmittel moderner Schiffahrt unbedingt entwickeln muss. Die verhältnismässig geringe Entfernung von den Kohlenfeldern lässt auch dann noch einen erheblichen Vorsprung für unseren Hafen selbst unter Berücksichtigung der Eisenbahnfracht zu, wenn etwa versucht werden sollte, die Kohlenfelder von Shansi und Shensi durch die Bahn Tientsin—Peking—Tsinan fu für Tientsin aufzuschliessen. Es bliebe nach wie vor der Nachteil der Taku-Barre und des Wintereises, während Kiautschou keinerlei Hindernisse für das Anlaufen auch der grössten Dampfer zu jeder Jahreszeit bietet.

Von diesen Gesichtspunkten gesehen, wird der Erwerb dieses Hafens und des deutschen Pachtgebiets in seinem rechten Lichte erscheinen.

Die bisher in den überaus wertvollen Denkschriften des Reichsmarine-Amts, betreffend die Entwickelung des Kiautschou-Gebiets, geltend gemachten Grundsätze für die Verwaltung gewährleisten ausserdem in hervorragendem Masse eine

von bureaukratischen Einflüssen und theoretischen Verwaltungsmassnahmen freie Entwickelung. Der Hafen Kiautschou ist absoluter Freihafen, und der oberste Verwaltungsgrundsatz ist der, jede lästige Besteuerung solange zu vermeiden, bis der Handel in Wirklichkeit unter Zuhilfenahme der Schienenwege den Aufschwung genommen hat, der ihm sicher ist; aber auch dann soll eine Besteuerung nur eingeführt werden im absoluten Einvernehmen mit allen im Schutzgebiet vorhandenen Interessenten, aber auch mit den Interessenten zu Haus in Deutschland, welche am Handel mit China beteiligt sind. Auf der Grundlage der Beförderung einer möglichst freien, schnellen Entwickelung ist die gesamte Verwaltung des Schutzgebietes aufgebaut. Dass dabei der Hauptwert auf die Ordnung der Hafenverhältnisse, auf die Schaffung eines wirklichen, nach europäischen Begriffen erstklassigen Hafens und auf die Beschleunigung der Herstellung von Schienenwegen nach dem Innern gelegt wird, haben die bisherigen Arbeiten in Kiautschou bewiesen. Die Eröffnung der ersten Bahnstrecke Kiautschou—Tsing tau, deren Bau selbst unter den schwierigen Verhältnissen der gegenwärtigen Unruhen um zwei Monate eher vollendet wurde, als man im besten Falle erwarten konnte, beweist die Energie unseres Vorgehens.

Dass diese Energie von Seiten der englischen Handelskreise voll gewürdigt wird, zeigen die englischen Konsulatsberichte, welche der Entwickelung Kiautschous eine ausserordentlich günstige Prognose stellen und welche, wie der Verfasser dieser Zeilen bereits bei der Erwerbung dieses Schutzgebietes aussprach, ohne weiteres zugeben, dass Kiautschou für den gesamten Norden Chinas, ja des ostasiatischen Handelsgebiets, min-

destens dieselbe Bedeutung gewinnen kann, wie Hong kong für den Süden. Ja, diese Bedeutung kann noch gesteigert werden dadurch, dass Kiautschou Mittelpunkt des gesamten Kohlenverkehrs im Osten Asiens wird.

Die chinesischen Behörden selbst sind, wie dies zugegeben werden muss, dem deutschen Vorgehen nach Möglichkeit entgegen gekommen. Bereits am 1. Juli 1899 wurde ein ausgedehnter Postdienst von der Kaiserlich chinesischen Postverwaltung über Land eingerichtet, welcher Tsin tau (eigentlicher Hafen Kiautschous) mit allen wichtigen Punkten im Innern verbindet. Die in Kiautschou fu ansässigen chinesischen Grosskaufleute haben — was bei der erstaunlichen Veranlagung der Chinesen zum Handel nicht Wunder nehmen kann — willig die Verbindung mit unserem Hafen aufgenommen und nach dem Innern zu in die Wege zu leiten begonnen. Selbst in den gegenwärtigen Wirren ist Kiautschou und das Deutschtum im Norden Chinas mehr verschont geblieben, als andere Nationen, sodass die wirklichen Fortschritte unseres Pachtgebietes selbst unter den schwierigen Verhältnissen der Gegenwart mit der Entwickelungsfähigkeit gleichen Schritt gehalten haben.

Die Betrachtung des chinesischen Handelsgebietes in der Gegenwart kann nicht besser geschlossen werden, als mit dem Hinweis darauf, welche ausserordentliche Bedeutung der Erwerb eines festen Stützpunktes in China seitens Deutschlands für alle deutschen Interessen im Osten Asiens in sich begreift.

Anmerkungen.

[1]) Unter dem Namen Hong (Geschäft) werden heute alle europäischen Kaufhäuser draussen bezeichnet. Die Adressbücher der Kaufleute in den Vertragshäfen tragen grösstenteils die Bezeichnung „Hong-Liste".

[2]) Die Insel Hong kong ist ein Felseneiland, dessen höchste Erhebung etwa 1200 Fuss über dem Meeresspiegel liegt. An der dem Festlande zugekehrten Seite liegt die Hauptstadt der Insel, die zwar gewöhnlich als Hong kong bezeichnet wird, in Wirklichkeit aber Victoria heisst. Die Stadt ist an den Abhängen der höchsten Erhebung hinaufgebaut; der Berg dient als Signalstation.

Einen eigentlichen Hafen besitzt Hong kong nicht, vielmehr nur eine offene Rhede, welche zuweilen von heftigen Taifunen heimgesucht wird. In den siebziger Jahren vernichtete ein Wirbelsturm eine sehr grosse Anzahl europäischer Dampfer und Segelschiffe, sowie zahllose Dschunken auf der Rhede von Hong kong. An der Südwestseite der Insel liegt ein kleiner Ort, den die Engländer Aberdeen getauft haben und welcher grosse und vorzüglich eingerichtete Trockendocks enthält.

[3]) Auswanderungen von Chinesen vor diesem Zeitpunkt sind als Seltenheiten zu betrachten. Ganz abgesehen von der persönlichen Abneigung der Chinesen, ihr Vaterland zu verlassen, eine Abneigung, welche in dem Ahnenkultus bezw. in der Notwendigkeit, in China begraben zu werden, ihren Grund hat, hat China stets das Recht reklamiert, Chinesen im Ausland als seine Unterthanen zu betrachten. Der Chinese kann seine Nationalität nicht verlieren, ein Grundsatz, der bekanntlich auch für den Engländer gilt. Auch durch die Freigabe der Auswanderung ist dieser chinesische Grundsatz nicht erschüttert worden. Die Hauptauswanderung der Chinesen hat in der Folgezeit stattgefunden nach Hinter-Indien, nach den Sunda-Inseln und nach Nordamerika. Im Jahre 1885 entsandte die chinesische Regierung eigene Kommissare, welche diese Ansiedelungen der Chinesen besuchten und in gewissem Sinne den ausgewanderten Chinesen bezw. den Staaten gegenüber, in deren

Territorien die Chinesen sich angesiedelt hatten, die Zugehörigkeit der Ausgewanderten mit dem Chinesischen Reiche in politischer Beziehung zum Ausdruck bringen sollten.

[4]) In Kow loon befinden sich die Hauptlandungspiers und Lagerhäuser.

[5]) Von diesem Rechte ist niemals Gebrauch gemacht worden.

[6]) Über diese Settlements sind vielfach falsche Ansichten verbreitet. Die Öffnung der Vertragshäfen bedeutet nicht, dass die Europäer sich in den vorhandenen europäischen Städten ansiedeln dürfen, sondern diese Ansiedelung findet fast ausschliesslich ausserhalb der chinesischen Städte auf eigens dazu vereinbarten Territorien statt. Auf diesen Territorien erhebt sich dann eine neue zunächst europäische Stadt, nämlich die Wohnungen der Europäer, ihre Lager- und Kaufhäuser, Konsulate, Kirchen, Schulen, Hotels u. s. w. Um diese Europäerstadt herum bildet sich in allen Fällen sehr rasch eine neue Chinesenstadt, bevölkert von Kaufleuten, Handwerkern, Chinesen aller Berufsstände, die ihrerseits dann unter der Konsularpolizei leben. Von chinesischen Behörden befindet sich nur das chinesische Seezollamt, wie dies natürlich erscheint, innerhalb dieser Settlements.

Von der Bedeutung, welche diese Europäeransiedelungen gewinnen können, führe ich als Beispiel Shang hai an. Das Europäer-Settlement in Shang hai bot schon im Jahre 1886 das vollkommene Bild einer europäischen Grossstadt. Sehr breite, vorzüglich gepflasterte oder makadamisierte Strassen, eine Unzahl von Palästen, als Kaufhäuser, Konsulate oder Wohnhäuser der Europäer, grossartig angelegte Klubhäuser mit allem europäischen Komfort, Kirchen und Schulen, eine wohlorganisierte Polizei unter europäischer Leitung, gebildet aus Indiern und Chinesen, vollkommen durchgeführte elektrische Beleuchtung der Strassen, grosse Rennplätze in der Nähe der Stadt, Lustgärten der einzelnen Nationen mit Klubhäusern in der Umgebung und dergleichen mehr bot ein Bild des Komforts und des Luxus, welches Shang hai mit Recht den Namen des Paris des Ostens verschafft hat. Während die eigentliche Stadt etwa auf 6—700000 Einwohner geschätzt wurde, zählt das europäische Settlement mit Einschluss der in dem Settlement wohnenden Chinesen mindestens 150—200000 Bewohner, worunter etwa 6000 Europäer.

Bei dieser Gelegenheit mag erwähnt sein, dass Deutschland aus natürlichen Gründen von der erwähnten Bestimmung

der Chefu-Konvention, ein Settlement auszusuchen, bisher keinen Gebrauch gemacht hat mit Ausnahme von zwei Häfen, nämlich Tientsin und Hankau. Die Ursache dafür liegt im wesentlichen in dem Umstand, dass in den früher geöffneten Vertragshäfen die deutschen Kaufleute, meistens aus den Hansa-Städten stammend, ihre Ansiedelungen längst besassen, ehe der deutsche Zollverein im Vertrage von 1861 als politischer Faktor in das chinesische Handelsleben eintrat. Es lag daher nicht nur kein besonderer Grund vor, ein deutsches Settlement in jenen Häfen nachträglich einzurichten, sondern es hätten sich dem auch Schwierigkeiten insofern entgegengestellt, als dieses Settlement in einen entlegenen Teil bereits vorhandener Europäerstädte hätte gelegt werden müssen.

[7]) Shang hai liegt 20 englische Meilen flussaufwärts am Wusung-Fluss, der seinerseits sich in die Mündung des Yang tse kiang ergiesst. Das Fahrwasser des Flusses ist zwar breit, aber wenig tief, so dass moderne Schiffe nur bei Hochwasser und besonders günstigen Verhältnissen bis Shang hai heraufgehen können. Es war daher bereits früher versucht worden, in Woosong einen Anlegeplatz zu schaffen, und es war auch im Jahre 1876 bereits eine Bahn zwischen Shang hai und Woosong durch England gebaut worden. Diese Bahn wurde von Chinesen angekauft und abgerissen. Schienenmaterial und Lokomotive wurden im Arsenal von Shang hai aufgespeichert.

Von Seiten des Norddeutschen Lloyd und der englischen und französischen Postlinien ist bei den Regierungen der drei Länder beantragt, in den Friedensbedingungen bei den jetzt schwebenden Verhandlungen die Regulierung des Wampuh-Flusses mit aufzunehmen, damit die Schwierigkeiten der Schiffahrt gehoben werden.

[8]) An dieser Stelle mag darauf hingewiesen sein, dass bereits sehr viel früher durch Europäer versucht worden ist, Industrien in China mit maschineller Herstellung zu betreiben. Da die Verträge ein solches Recht für die Europäer nicht enthalten, so wurden die Industrien scheinbar als im Besitz von Chinesen befindlich eingerichtet.

Solche Betriebe existierten z. B. im Anfang der achtziger Jahre in Shang hai, nämlich eine Baumwoll-Spinnerei und eine Papiermühle; beide hatten im Jahre 1886 den Betrieb aufgegeben.

Von einem Deutschen war ferner im Auftrage eines chinesischen Konsortiums eine mechanische Seidenspinnerei bei Chefu eingerichtet worden, um die Tussa-Seide (Seide des Eichen-

spinners) aus der Provinz Shantung zu verarbeiten. Die Fabrik wurde von Chinesen gänzlich aufgekauft und der Betrieb eingestellt.

[9]) Der Haikwan Tael ist keine Münze, sondern ein Silbergewichtwert, in welchem die Zolleinkünfte Chinas und sämtliche staatliche Werte berechnet werden. Zu bemerken ist, dass infolge des ausserordentlichen Rückganges des Silbers eine bedeutende Verschiebung der Handelswerte selbstverständlich eingetreten ist. Der Haikwan Tael bewertete sich im Jahre 1885 auf etwa 5,50 Mk., im Jahre 1899 nur noch auf 3,06 Mk.

[10]) Die europäischen Angestellten der grossen Einfuhrhäuser sind meistens nicht allzu zahlreich. Die Hauptposten sind die des Shipping-Clerks, welcher, wie aus seinem Namen hervorgeht, die Ladungsangelegenheiten, Ein- und Ausklarierung sowie den gesamten Verkehr mit den Schiffen besorgt, ferner des Verkäufers; derselbe besorgt den Verkehr und die Verhandlungen mit den chinesischen Kaufleuten, welche zum Zweck der Weiterverschiffung europäischer Industrieartikel oder sonstiger Ware mit dem Geschäftshause in Verbindung stehen, ferner der Einkäufer, in dessen Hand die Abschlüsse von Verschiffungen von China nach europäischen Häfen oder sonst ins Ausland liegen, die europäischen Buchhalter und der Kassierer. Je nach der Bedeutung der Häuser haben die betreffenden leitenden Beamten einen oder mehrere Unterbeamten.

Eine eigentümliche Stellung in jedem europäischen Geschäft in China, nämlich die Stellung des sogenannten Compradore, liegt immer in der Hand eines Chinesen.

Dieser Compradore vermittelt in allen Fällen den Geldverkehr des Geschäfts mit den kaufenden oder verkaufenden chinesischen Kaufleuten, während der europäische Kassierer, falls ein solcher überhaupt vorhanden ist, nur den Verkehr zwischen europäischen Firmen und event. mit dem Heimatshause besorgt.

Der Compradore ist eine notwendige Erscheinung im chinesischen Handelsverkehr, weil es für den Europäer fast gänzlich unmöglich ist, die Kreditfähigkeit des chinesischen Abnehmers oder Verkäufers richtig zu beurteilen. Die Stellung des Compradore ist daher eine verhältnismässig selbständige. Derselbe leistet eine Kaution und ist seinerseits dem europäischen Geschäft gegenüber verantwortlich.

Als Schreiber werden von den meisten europäischen Geschäften sogenannte Portugiesen verwandt. Zum Teil sind dies Goanesen, zum Teil Mischlinge von den Philippinen, noch andere stammen aus der portugiesischen Kolonie Macao.

Die unverheirateten europäischen Angestellten eines Geschäftes wohnen ausnahmslos im Geschäftshause selbst und essen mittags (das sogenannte Tiffin, welches als Frühstück betrachtet wird, aber an Opulenz unsere Mittagsmahlzeiten übersteigt) am Tische des Chefs. Bei dieser Gelegenheit stellt nicht nur der Chef seine eigenen chinesischen Diener, sondern jeder der Angestellten bringt seinen eigenen Boy (chinesischer Diener) auch noch mit, so dass regelmässig mehr Diener wie Gäste anwesend sind.

[11]) Das Bankwesen ist in China ausserordentlich ausgedehnt und die chinesischen Kaufleute arbeiten mit einem höchst ausgedehnten Kredit. Andererseits ist die Regelung der chinesischen Verbindlichkeiten ganz genau geregelt. Es giebt über das Jahr verstreut eine Anzahl Reguliertage, an denen es üblich ist, die Verbindlichkeiten zu lösen.

Alle diese Reguliertage stehen jedoch zurück hinter dem chinesischen Neujahr. Am chinesischen Neujahr müssen alle Schulden beglichen werden, und es gilt für eine ausserordentliche Schande, Schulden in das neue Jahr mit hinüber zu nehmen.

[12]) An dieser Stelle muss erwähnt werden, dass leider auch heute noch die chinesische Seezoll-Statistik, so vorzüglich dieselbe auch sonst ist und so genauen Aufschluss sie demjenigen, der sie zu behandeln weiss, über alle handelsgeographischen Verhältnisse Chinas giebt, einen grossen Mangel aufweist, auf den ich schon seit 15 Jahren, aber leider vergeblich hingewiesen habe. Die Einfuhr nach den chinesischen Vertragshäfen und die Ausfuhr aus denselben werden im einzelnen aufgeführt nach allen möglichen anderen Ländern der Erde, aber ganz Europa zerfällt nur in England und Russland über Odessa, der ganze andere Kontinent wird als Europa zusammengefasst.

Das ist ein Zustand, der alle übrigen Nationen in einen sehr starken Nachteil versetzt, bezw. demjenigen, welcher sich mit dem ostasiatischen Verkehr beschäftigt, eine riesige Mehrarbeit verschafft. Es ist Sache der deutschen Regierung, hier einzugreifen und eine Änderung zu verlangen, damit wir unsererseits in der Lage sind, leichter als dies bisher der Fall ist, eine Ausfuhr von und nach Deutschland zu kontrollieren.

[13]) Der chinesische Name Chin kiang bedeutet in der Übersetzung: „Bewache den Fluss“.

Litteratur.

Originalverträge zwischen China und England, Frankreich, Vereinigten Staaten von Amerika, Russland, Deutscher Zollverein, Deutschland und Japan.

Returns of Trade and Trade Reports. China. Imperial Maritime Customs. 1885—1899.

Trade of Central and Southern China, by Consul F. S. A. Bourne. No. 458. Diplomatic and Consular Reports, London 1898.

Report of a Journey to North Ssu-ch'uan, by Mr. G. J. L. Litton. No. 457. Diplomatic and Consular Reports 1898.

Journey from Peking to Shanghai Overland, by Mr. S. F. Mayers. No. 466. Diplomatic and Consular Reports 1898.

Journey from Yachon To Tachienlu, by Mr. G. J. L. Litton. No. 475. Diplomatic and Consular Reports 1898.

Englische Konsulatsberichte über sämtliche chinesische Vertragshäfen aus den Jahren 1898 und 1899.

Thomas Taylor Meadows: The Chinese and their Rebellions. London 1856. Smith, Elder & Co.

China, von Ferdinand Frh. von Richthofen. Berlin 1882 bei Dietr. Reimer.

Schantung und seine Eingangspforte Kiautschou, von Ferdinand Frh. von Richthofen. Berlin 1898 bei Dietr. Reimer.

Durch Asien, von Dr. K. Futterer. Berlin 1901 bei Dietr. Reimer.

M. von Brandt: Ostasiatische Fragen. Berlin 1897 bei Gebrüder Paetel.

M. von Brandt: Drei Jahre ostasiatischer Politik. Stuttgart 1898 bei Strecker & Moser.

M. von Brandt: Zeitfragen. Berlin 1900 bei Gebrüder Paetel.

B. Navarra: China und die Chinesen. Lieferungen 1—11. Bremen 1901 bei Max Nössler.

E. Baelz: Die Ostasiaten. Stuttgart 1901 bei Konrad Wittwer.

Denkschriften über die Entwickelung des Kiautschou-Gebietes. Herausgegeben vom Reichsmarineamt. Berlin 1899, 1900, 1901.

Konsulatsberichte im Deutschen Handelsarchiv.

Meine eigenen Aufzeichnungen (ungedruckt) von der Reise nach China und Japan 1886/87.

Lebenslauf.

Geboren am 29. September 1856 in Lissa in der Provinz Posen, habe ich meine Schulbildung auf humanistischen Gymnasien zu Görlitz, Potsdam und Berlin erhalten und legte die Reifeprüfung am 2. März 1877 auf dem Berlinischen Gymnasium „Zum grauen Kloster“ ab. Am 4. April 1877 liess ich mich an der Königl. Friedrich-Wilhelms-Universität zu Berlin immatrikulieren und studierte daselbst Naturwissenschaften und Medizin während 11 Semestern bis Oktober 1882 in der Absicht, mich später entweder im Auslande niederzulassen oder meiner Neigung zu Forschungsreisen zu folgen. Mit Rücksicht auf die letztgenannte Neigung beschäftigte ich mich privatim viel mit Geographie, Geschichte, Nationalökonomie und Statistik.

Nach Beendung meines Studiums machte ich — vornehmlich zu Orientierungszwecken — vom Januar 1884 bis Mai 1885 acht Reisen als Schiffsarzt nach den Vereinigten Staaten und besuchte bei dieser Gelegenheit alle östlichen Industriestaaten und Centren der Union. Die Arbeiten, welche ich während dieser Reisen über politische, sozialpolitische und hauptsächlich wirtschaftliche Verhältnisse der Vereinigten Staaten und ihre Beziehungen zu Deutschland veröffentlicht habe, sind für mich infolge der damit erzielten Erfolge insofern bestimmend geworden, als ich mich gänzlich dem Berufe des Schriftstellers auf wirtschaftspolitischem, vornehmlich handelsgeographischem Gebiete zugewendet habe.

In der Überzeugung, dass die wirtschaftliche Entwicklung Deutschlands unaufhaltsam zu einer stärkeren Anteilnahme am Welthandel drängte, und dass es von Vorteil sein würde, über die überseeischen Beziehungen Deutschlands und deren Entwicklungsfähigkeit möglichste Klarheit zu schaffen und zu verbreiten, habe ich dann auf eigene Kosten eine Anzahl grosser Übersee-Reisen zum Studium der Absatz- und Produktionsgebiete des Welthandels gemacht, welche ich im nachstehenden zusammenfasse:

1885 (Juni) — 1886 (Mai) Australien (Süd-Australien, Viktoria, Neu-Südwales, Queensland, Britisch-Neu-Guinea),

1886 (August) — 1887 (Mai) Ostasien (Ceylon, Malacca, Süd- und Nord-China, Japan),

1887 Vereinigte Staaten von Nord-Amerika (Chicago) [9. Reise dorthin, aus sozialpolitischen Ursachen],

1888 (Juni — Dezember) Australien und Südsee (Victoria zur Weltausstellung Melbourne, Tonga und Samoa-Inseln),
1890 (Januar—Juni) Ostafrika (Aden, zum Studium der Bez. von der Somali-, Danakil-Küste und Abessynien, Zanzibar, ganze Küste von Deutsch-Ostafrika),
1893 Vereinigte Staaten von Nordamerika (10. Reise dorthin, zur Weltausstellung von Chicago),
1899 Deutsch-Ostafrika (März — Juni), (Plantagengebiete von Usambara, Zanzibar, Dar es Salam).

Zwischen diese grossen Reisen fallen eine sehr grosse Anzahl kleinerer nach England, Belgien, Frankreich und anderen europäischen Ländern

Die Ergebnisse meiner Studien sind in einer sehr grossen Zahl von Arbeiten wissenschaftlichen Charakters in Fachzeitschriften, Monatszeitschriften und in der Tagespresse, zum Teil auch in Form von eingeforderten Gutachten bezw. in Brochüren niedergelegt. Meine schriftstellerische Thätigkeit auf handelspolitischem Gebiete hatte u. a. zur Folge, dass ich im Jahre 1892 in die vom Staate berufene vorbereitende Kommission für die Chicago-Weltausstellung gewählt wurde, der ich in zwei Sektionen angehört habe.

Zu meiner schriftstellerischen Thätigkeit trat seit 1888 noch die rednerische, welche — abgesehen von einigen Vorträgen in geographischen Gesellschaften — kolonialpolitische und wirtschaftliche Themata (letztere immer mit Bezug auf deutsche Überseeinteressen) zur Grundlage hatten.

Diese rednerische Thätigkeit hatte die Gründung von 97 neuen Abteilungen der Deutschen Kolonialgesellschaft zur Folge und ist während der Jahre, in denen die Flottenerweiterung vorbereitet wurde, von den massgebenden Stellen herangezogen worden, um die handelspolitische Grundlage für das Verständnis erweitern zu helfen.

Ich darf erwähnen, dass ich auf Grund von Leistungen auf kolonialpolitischem Gebiete seit Jahren Mitglied des Hauptvorstandes der Deutschen Kolonialgesellschaft und des Alldeutschen Verbandes bin und dass mir infolge meiner schriftstellerischen Thätigkeit auf handels- und marinepolitischem Gebiet eine Anzahl Ehrungen durch Schreiben der Bundesfürsten, Minister und sonstiger amtlicher Kreise zu teil geworden sind.

Paul Neubaur
Schriftsteller
Charlottenburg - Berlin
Knesebeck-Str. 72/73.